REINHOLD GADOW

Geschichte der deutschen Marine

T8/-

Aufnahme Ferd. Urbahns, Kiel

Deutsches 35 000-t-Schlachtschiff

Johannes Mildenstein
Bremen-Borgfeld
1943.

Geschichte der deutschen Marine

Von

Reinhold Gadow

Konteradmiral

Fünfte Auflage

1943

Verlag Moritz Diesterweg, Frankfurt am Main

Bestell-Nr. 3027

Zur dritten Auflage

Die deutsche Wehrwende des Jahres 1935 hat auch der Kriegsmarine neue Aufgaben gestellt und bekräftigt, was dieser Marinegeschichte als Leitgedanke voranstand. Diesen Ereignissen und ihren Folgen, sowie der Entwicklung der Seemachtprobleme war weiter nachzugehen, zugleich eine Reihe von Berichtigungen und Nachträgen vorzunehmen, die sich als notwendig erwiesen hatten.

Berlin, im Herbst 1938 — Der Verfasser

Zur vierten und fünften Auflage

Mit dem Jahre 1939 traten von neuem gewaltige kriegerische Aufgaben an die deutsche Kriegsmarine heran. Die Untergründe des Zweiten deutsch-englischen Krieges, des Großdeutschen Freiheitskrieges, sind in den Blättern dieser Marinegeschichte verzeichnet, die den Ereignissen bis Oktober 1942 folgen.

Berlin, im Frühjahr 1943 — Der Verfasser

Satz, Druck und Einband: Piererſche Hofbuchdruckerei Stephan Geibel & Co., Altenburg/Thür.

Inhalt

Seite

Natur, Mensch und Wille 1
Gesetze der geographischen Lage. Küstenlage. Drang zur See. Erste Seevölker. Natur und Menschenwille. Kampf als Lebenselement.

Frühzeit der deutschen Seegeltung 5
Die Wikinger. Die Hanse. Hanseflotten. Verfall der Hanse. Erwachen der ozeanischen Seefahrt. Spanien. Die Niederlande. Die spanische Armada. Wallenstein in Jütland.

Der Rote Adler 11
Die „deutsche" Küste. Der große Fürst. Gegen Schweden. Kaperkrieg. Die brandenburgische Marine. Seekrieg. Schiffsarten der Zeit. Admiral Karpfanger. Eroberung von Rügen und Vorpommern. Rückschlag und Schmachfrieden. Zur großen Seefahrt. Neuer Kaperkrieg. Die Mächte warnen. Frankreichs Aufstieg zur See. Die Engländer. Brandenburgische Kolonialfahrt. Neue Ausreise und Kolonialgründung. Emden als Kriegshafen. Stützpunkte und Organisation. Frühes Ende. Die Sünden des Reiches.

Über die preußische zur kaiserlichen Marine 21
Niedergang. Schlußstrich. Letzte Seekämpfe Alt-Preußens. Die Küste wird stärker deutsch. Trafalgar. Schiffsarten der Zeit. Schlachtbild. Preußens Stillstand. Prinz Adalbert. Neue Pläne und Schiffe. Navarino. Flottengründung von 1848. Preußische Marine und Schleswig-Holstein. Ende der Bundesflotte. Aufstieg der preußischen Marine. Bestand um 1855. Bismarck und die Flotte. Prinz Adalbert bei Tres Forcas. Wachstum und große Reisen. Flottenprogramm. Der Krieg mit Dänemark 1864. Kiel preußisch. Neuer Flottenplan. Parlamentarischer Widerstand. Krieg 1866. Norddeutscher Bund 1867. Die Flagge Schwarz-Weiß-Rot. Neuer Flottenplan 1867. Wilhelmshaven 1869. Krieg 1870/71. Die unsichtbare französische Flotte. „Meteor" bei Havanna.

Unter den Generälen Stosch und Caprivi 39
Die Kaiserliche Marine. Organisation und Grundlagen. General von Stosch. Denkschrift 1873. Rückständige Gedanken, aber scharfer Angriffsgeist. Flottenplan bewilligt. Heimatflotte. Kreuzergeschwader. Hingang Prinz Adalberts. Auslandsdienst. Wirkungen des Flaggezeigens. Untergang des „Großen Kurfürst" 1878. Caprivi für Küstenverteidigung. „Auch Panzerschiffe sind nötig". Marine und Kolonien. Afrika. Südsee. Schwerer, aber schöner Beruf. Ostafrika. In der Heimat um 1887. Flottenausbildung und Indiensthaltung. Tirpitz Torpedo-Inspekteur.

Um die großen Flottengesetze 51
Das Heldische des Flottengedankens. Ungünstige Spitzenorganisation. Vier große Panzerschiffe. Helgoland wird 1890 deutsch. Kaiser-Wilhelm-Kanal 1895 fertig. Schiffszuwachs. Klärung taktischer Anschauungen. Die offene Schlacht als Ausbildungsziel. Neuer Auslandsdienst: Samoa 1888, Unglück vor Apia 1889, Blockade Ostafrikas, Südsee und Ostasien, Kiautschou 1897. Tüchtige Führer. Verluste. Zeitalter und Flottengesetze. Der große Wettbewerb der Nationen. Die Kriegsflotten von 1899. England. Macht oder Verzicht! Erstes Flottengesetz 1898. Zweites Flottengesetz 1900. Deutschland und England. Lord Salisbury. Englands Gegnerschaft schon v o r der Flottengründung. Spannungen und Entschlüsse. Letzte Bündnisversuche. Das Gesetz.

Seite

Bis zum Weltkrieg 67
Entwicklung der Flotte. Organisation um 1900. Chinafeldzug. Auslandsdienst. Südwestafrika 1904. Samoa 1910. Welthandel 1903–1913. Handelsflotten 1906–1913. Wehrausgaben der Mächte 1897–1913. Marineausgaben der Mächte 1897–1913. Kriegsflotten 1906–1914. Ein amerikanisches Historikerurteil. War der Krieg zu vermeiden? Flottenentwicklung. Die „Dreadnoughts". Ersatzregelung 1908. Die Jahre 1910–1913. Die Flotte 1914.

Weltkrieg 80
Seemacht der entscheidende Faktor. Schwache strategische Vorstellungen. Die Kräfteverteilung. Der Operationsbefehl. Die Nordsee. Die deutsche Flagge vom Meere vertrieben. In der Ostsee. In der Adria. Kriegsbeginn. „Goeben" und „Breslau" im Mittelmeer. Nordseekämpfe. Der 28. August 1914. Kreuzerkrieg. Das U-Boot tritt auf. Die Stellungen in der Nordsee. Im Schwarzen Meer. Graf Spee bei Coronel. Kleinkrieg. Tsingtau. Das Ende des Kreuzers „Emden". Die Schlacht bei den Falklandinseln 8. 12. 1914. Kommandowechsel. Neue Führer. Der U-Boot-Krieg 1915. Kampfweise des U-Boots. Schwankende Entschlüsse. Verschärfung mit Amerika. Dardanellen. Hilfskreuzer und Luftschiffe. Einnahme von Libau. Vorstöße der Flotte. Unter Scheer 1916. Verbesserung der Waffen. Ringen um den U-Boot-Krieg. Tirpitz geht. März 1916. „Sussex" torpediert. Vorläufiges Ende des U-Boot-Kriegs. Der Schlacht entgegen.

Skagerraktag, 31. Mai 1916 102
Schlachtpläne. Zusammenstoß. Kreuzerschlacht. Kreuzersieg. Die Hochseeflotte greift ein. Gefährliche Lage. Kehrtwendung und neuer Angriff. Fühlung verloren. Nachtgefecht. Siege im Dunkeln. Zusammenfassung. Was nun? Kitcheners Tod. Die Hilfskreuzer. Kleinkrieg und endgültiger Entschluß.

U-Boot-Krieg und letzter Kriegsabschnitt 114
Das Dilemma. Die U-Boot-Streitkräfte. U-Boot-Typen. Versenkungsergebnisse. Ihre Bedeutung. Die feindliche Abwehr. Die deutsche Kampfweise. Episoden. Hochseeflotte und U-Boot-Krieg. Zeichen von Meuterei 1917. Eroberung der baltischen Inseln. Neue Angriffe. In fernen Meeren. Überfall im Kanal. Sperrversuch gegen Seebrügge-Ostende. Flottenvorstoß von 1918. Scheer im Hauptquartier. Letzte Pläne und Meuterei. Die Erinnerung.

Der Untergang der Hochseeflotte 125
In Scapa Flow. Die Versenkung der Flotte. Opfer fallen. Tiefe Verwirrung und Aufraffen.

Wiederaufbau und Organisation 128
Das Friedensdiktat für die Marine. Marinebrigaden und Minensuchen. Indienststellungen und Neuordnung. Neue Ausreisen. Dienst am Volksganzen. Eishilfe. Personal. Die Kriegsschiffe der Zeit. Neue deutsche Panzerschiffe. Flottendienst. Die neue „Deutschland"-Klasse. Wehrwende 1935. Flottenabkommen. Die Seestreitkräfte 1938.

Die Gliederung der deutschen Kriegsmarine 1938 148

Die Probleme der Seemacht in der Zeit zwischen den Kriegen 151

Das Jahr 1938/39 162

Der großdeutsche Freiheitskampf 164
Der Seekrieg gegen Polen. Kriegsabschnitt bis März 1940. Kriegszug nach Norden. Deutschland am Kanal. See- und Handelskrieg im Sommer 1940. Von Herbst 1940 bis Herbst 1942

Literatur 192

Quellennachweis der Abbildungen 192

Natur, Mensch und Wille

Die verdienstvolle, neuere Wissenschaft der Geopolitik weist mit Recht darauf hin, von wie außerordentlichem Einfluß die Natur auf die Bildung der menschlichen Gemeinschaften, auf die Entwicklung ihrer Kulturen, ihrer sittlichen und physischen Fähigkeiten und damit auf die Gestaltung ihrer Geschichte und der Weltgeschichte stets gewesen ist. Die Frühzeit der Menschheit zeigt das Emporkommen leistungsfähiger, aktiver und kulturfähiger Rassen in allen Kulturkreisen in erster Linie dort, wo gemäßigtes Klima, viel Sonne, fruchtbarer Boden und die Nähe des Meeres gleichzeitig die Ernährung der Völker, ihren Verkehr und ihre ausgreifende Tätigkeit begünstigt haben. Wir sehen im europäischen Kreise diesen Vorgang am stärksten bei den Mittelmeervölkern und finden das Fortschreiten des Mittelmeer-Kulturkreises nach dem Norden zu im Zeitmaß der ackerbaulichen Erschließung dieser Länder vor sich gehen. Dem römischen Weltreich zum Beispiel setzte lange Zeit ebensosehr der dichte Waldbestand Germaniens wie die ausgesprochen dort herrschende kältere Zone eine Grenze. Alle Hauptkraftzentren der heutigen Welt, New York, London, Paris, Berlin, Tokio, liegen durchweg in nächster Nähe der Jahresdurchschnittstemperatur von 10 Grad.

Gesetze der geographischen Lage

Weiteren erheblichen Einfluß übte auf die Entwicklung der Stämme und ihrer Kulturen die Art und Reichlichkeit der vorkommenden Bodenschätze. Das Eisen schuf den Völkern, in deren Gebiet das Mineral vorkam, frühzeitig überlegene Waffen; Gold und Edelmetalle brachten frühen Reichtum und schnelle Entwicklung der Zivilisation, wenn auch nur den Ländern und Völkern, die sich kraftvoll zu verteidigen verstanden. Andere, schwächere Gemeinschaften, von den Inka-Staaten bis zu den Buren in Transvaal und im Oranjefreistaat, wurden durch den Besitz solcher Schätze zur Beute der stärkeren. Ähnliche Wirkungen gingen vom Verfügungsrecht über Mineralien wie Kali, Salpeter und Erdöl aus. Nicht weniger bedeutungsvoll waren die vorhandenen Lebensbedingungen bezüglich der Tierwelt. Reiche Weideländer ließen die Rinderzucht gedeihen und führten die Völker zur frühen Seßhaftigkeit; die magere Steppe, die im Umherwandern beweidet werden muß, wurde die Heimat der nomadischen Steppenvölker und im Anschluß die der schweifenden Reiterheere und ihrer weitreichenden Raubzüge. Elefanten wurden antiken Völkern, denen sie zur Verfügung standen, zum mächtigen Kriegsmittel, edle Pelztiere zogen Eroberung und Kolonisation nach sich. In der Pflanzenwelt bestimmte das Vorkommen reichlicher Nahrungs- und Genußpflanzen, Textilpflanzen, zum Bau verwertbarer Holzarten und industriell verwertbarer Pflanzen wie Gummi ebenso stark die Richtung der Zivilisation und Politik, große Wälder bildeten undurchdringlichen Schutz gegen feindliche Einfälle, verhinderten allerdings auch gleichzeitig das frühzeitige Zusammenfinden der Stämme zu größeren Gemeinschaften. Gebirge wirkten als Staatsgrenzen. Wo sie allzu stark die Landschaft beherrschten, pflegten sie die Nationalbildung durch Zersplitterung zu erschweren. Gebirgspforten wurden zu Einfall- und Ausfalltoren, zentral entspringende

Flußnetze wie in Frankreich und Europäisch-Rußland begünstigten die frühe zentrale Zusammenfassung der Landschaft, gleichlaufende Flußsysteme wie in Deutschland (oder Hinterindien) erschwerten diesen politischen Zusammenschluß. Was uns hier jedoch am stärksten zu beschäftigen hat, ist der geopolitische Einfluß des Meeres.

Küstenlage

Meeresküsten sind die besten Grenzen. Ihre Sicherheit wächst mit dem Abstand vom nächsten bewohnten größeren Lande. Große Inselgruppen wie Japan und Island haben fast niemals die Gefahren fremder Invasion und politischer Vergewaltigung zu erfahren brauchen. England, in früher Zeit vielfach Einbrüchen und Eroberungen ausgesetzt (Römer, Picten und Scoten, Dänen, Normannen), ist seit der Schlacht von Hastings (1066) von feindlichen Einbrüchen nicht mehr heimgesucht worden. Während Hunderte von Kriegen über das ungeschützte deutsche Mittelland dahinbrausten, standen in England seit der Normannenzeit unerschüttert Kirchen und Denkmäler dieser Herrschaft, und folgerichtig sehen wir bei England in späteren Jahrhunderten alle Kraft der Nation darauf verwandt, diesen Sicherheitsgrad durch Seeherrschaft sich zu erhalten, ja, ihn zu verstärken durch die Eroberung des gegenüberliegenden Festlandes (Frankreich im Mittelalter), oder durch Neutralisierung gegenüberliegender Staatenbildungen wie Belgien. Das gleiche Beispiel geopolitischer Sicherheitsausbreitung sahen wir im Falle Japans, das im Besitz der ostasiatischen Seeherrschaft über Korea die Mandschurei sich angliederte.

Drang zur See

Völker, die durch die Natur vom Meere abgedrängt und abgeschnitten waren, haben in zahllosen Fällen ihre Politik und ihr Streben auf die Erreichung der Meeresgrenze gerichtet. Als stärkstes Beispiel Rußland, dessen Seegrenzen im Norden bis auf wenige Ausnahmen durch das ewige Eis für Verkehr und Machtbetätigung verschlossen waren und das in immer wiederholten Stößen zur eisfreien Ostsee (Peter der Große) oder zum Mittelmeer über Konstantinopel oder zum Persischen Golf oder zur Küste des Stillen Ozeans vordrängte. Dieses Drängen des ungeheuren Reiches hat weiten Abschnitten der Weltgeschichte bis in den Weltkrieg hinein das Gepräge gegeben. Nicht weniger stark sehen wir den Drang zur Meeresgrenze bei unserem Nachbarlande Polen bestätigt, das es verstand, im Friedensdiktat von Versailles deutsche Lande zu zerreißen, um seinen Korridor hinüber zum Meere zu bauen und ihn durch Seefestung und Flotte zu sichern. Ein weiteres Beispiel ist das Drängen Serbiens zum Mittelmeer nach Saloniki, das ihm der Friedensvertrag durch Überlassung Mazedoniens an Griechenland versperrt hält.

Erste Seevölker

„Dreifach mit Erz gepanzert" — sagt der antike Dichter — „war die Brust des ersten Mannes, der sich der wogenden See anvertraute." Die Nähe der See, der Kampf gegen ihre Gewalten, sei es in Abwehr ihrer zerstörenden Kraft, sei es in Überwindung ihres Raumes, hat von jeher kernhafte und mannhafte Rassen erzogen. Wir finden im Mittelmeer in früher Zeit bereits die Bewohner der Insel Kreta unter den vielen Seefahrern, die schon tausend Jahre vor Homer das Mittelmeer herrisch befuhren. Ihre Erbschaft fiel an die Phöniker, denen der reichliche Baumwuchs der Zedern des Libanon das Baumaterial für ihre Schiffe lieferte, und die der karge Boden ihrer nordafrikanischen Stammesheimat frühzeitig zur Ausdehnung trieb. Diese beiden Momente des Triebes zur Seefahrt, reichliches Baumaterial für Schiffe und Übervölkerung des Ernährungsraumes, sehen wir wiederholt bei den frühen Seevölkern bestätigt. Das Volk der Griechen brachte noch andere Eigenschaften mit, die es zur Seefahrt geeignet und befähigt machten. Lebhafter nordischer Tatendrang, Phantasie und Abenteuerlust trieb es ebenfalls frühzeitig über See, die Angriffe der Perser zwangen es zur ausgesprochenen und kraftvollen Flottenpolitik, der Seekrieg machte zum ersten Male Geschichte. Die Ausübung der Seegewalt brachte den Griechen für kurze Zeit das weitere Geschenk der nationalen Einigung, nicht anders als zweitausend Jahre später den Deutschen bei der Gründung des Reiches und seiner alle Stämme vereinigenden Kriegsmarine. Auf Griechen und Phöniker (Karthager) folgten im Mittelmeer die Römer, kein eigentliches Seevolk, nach deren großen Siegen der Niedergang der Seemacht und der Seeherrschaft im Mittelmeer nicht lange auf sich warten ließ. Seehandel und Seeverkehr verfielen in dieser Zeit, die Stürme der Völkerwanderung gaben ihnen den Rest, und erst die Sarazenen richteten wieder durch die Eroberung Spaniens, Ägyptens und später Klein-Asiens etwas wie eine Herrschaft im Mittelmeer auf. Ihre Stürme und Kämpfe gegen Byzanz vermochte dieses durch überlegene Waffen wie das „griechische Feuer" über 700 Jahre abzuwehren. Inzwischen entstanden in der Flanke der seefahrenden Türken die seegewaltigen Stadtrepubliken Italiens, Genua, Pisa und Venedig, die teils im Kampf, teils im Bündnis mit den Osmanen und mit Byzanz Handel, Wohlstand und Niederlassungen in ihrem Seegebiet entwickeln konnten. In den Kreuzzügen wurden sie die gut bezahlten Spediteure und Transportvermittler der Ritterheere. Von den Türken nach dem Fall Konstantinopels (1453) und Cyperns (1570) ernsthafter bedrängt, kam das Bündnis zwischen Spanien, Venedig und dem Papst zustande, das in der riesigen Seeschlacht von Lepanto (1571) mit einem Aufwand von 200 Kriegs- und 100 Transportschiffen der türkischen Seemacht zeitweilig ein Ende bereitete, obgleich sie infolge Uneinigkeit unter den Siegern bald wieder ihr Haupt erheben sollte. Mit diesen Galeerenschlachten ist die selbständige Rolle des Mittelmeeres in der Geschichte ausgespielt.

Wir unternahmen diese Betrachtung der Frühzeit der Seefahrt unter dem Gesichtspunkt geopolitischer, das heißt von Natur gegebener Kräfte und Einflüsse auf die Entwicklung und Betätigung der Rassen und Völker. Aber diese Betrachtungsweise darf nicht ausmünden in eine fatalistische Bewertung der geographischen Umstände für die Geschichte. Günstige Umstände zu nützen, zeugt von Geschicklichkeit und Intelligenz, ungünstige siegreich zu überwinden, war das Vorrecht der energievollen und tätigkeitsgeladenen Naturen und Rassen. Völker, denen diese Eigenschaften nicht verliehen waren, oder die aus ihrer Mitte keine starke Natur hervorbringen konnten, die sie auf schwierigen Wegen siegreich vorwärts führte, haben sich in ihr Schicksal ergeben, verkümmern und verschwinden müssen. Andere konnten die Natur überwinden mittels des

Natur und Menschenwille

unbezähmbaren Willens einzelner oder, wenn das Glück günstig war, ganzer Führerschichten. Wir werden diesen Beispielen öfters begegnen.

Kampf als Element des Lebens

Aber noch ein Wort über Natur und Mensch. Man hat die Frage gestellt aus ebenso weiser wie menschlich empfindender Besorgnis, ob der Kampf ein unentbehrliches Element des menschlichen Lebens sein müsse, da die Natur ihn unter ihren sonstigen Geschöpfen ja wohl wolle und brauche, den Menschen dagegen mit der ihn allein auszeichnenden Vernunft ausgestattet habe, um auf anderen, friedlichen Wegen die Ziele seiner Bestimmung zu erreichen. Die menschliche und geschichtliche Erfahrung antwortet hierauf mit einem harten Ja, denn Krieg und verwandte Handlungen bestimmten bisher entscheidend den Gang der Jahrhunderte und der Menschheit. Selbst die großen schöpferischen und religiösen, d. h. auf Gottesfrieden gerichteten Bewegungen fanden ihren Ausdruck in Religionskriegen, die zu den blutigsten der Art zählen: Islam, Kreuzzüge, Dreißigjähriger Krieg bis hinauf zu dem, was die Zukunft vielleicht noch an Auseinandersetzungen mit dem Glauben Asiens uns vorbehält. Unablässig wogt die Menschheit über neue Gebiete und Grenzen, ewig ist der Kampf um Raum und Sonne. Große Reiche versinken, neue wie Japan steigen auf vor unseren Augen, farbige Rassen erliegen dem Schwert, um es später wohl gegen die Weißen zu kehren. Der Imperialismus der starken Mächte zog über die Welt, er ist, nach Mussolini, „eine der elementarsten Kräfte der menschlichen Natur, der verkörperte Wille zur Macht". Seine Waffe ist der Krieg, in offener oder versteckter Form.

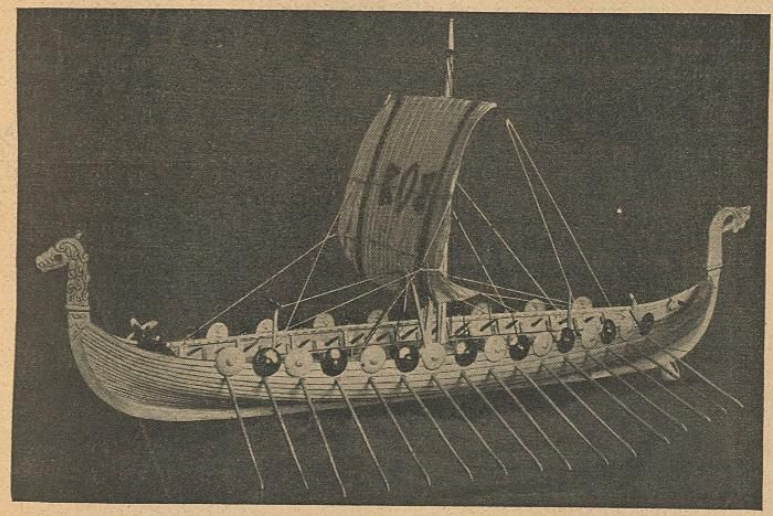
Unser eigenes tägliches Schicksal ist Kampf. Kampf um Broterwerb, Fortkommen, Aufstieg und Auszeichnung, oder auch um Führertum und hohes Wirken. Was für den einzelnen gilt, hat auch für die Völker Geltung. Freilich, der große Philosoph Kant sagt, die Natur wolle den Fortschritt zum Besseren, Natur und Vorsehung, sichtbar gemacht im gestirnten Himmel, im Mineral wie im Leben der Organismen, treiben zur Ordnung, zum System, zu Verfassung, Staat und Völkerbund, selbst wider den Willen der Menschheit. Die Natur wolle den Menschen durch Vernunft glücklich werden lassen, nicht durch Gewalt, wie seine körperliche Ausstattung beweist. Aber auch Kant muß gestehen, daß die Natur ebenso den Kampf wolle zur Entwicklung der ihren Geschöpfen verliehenen Fähigkeiten. „In einem ewigen Arkadien wachsen keine Talente." Jakob Burkhardt, der große Historiker, sagt: „Langer Friede bringt nicht nur Entnervung hervor, sondern läßt auch das Entstehen einer Menge jämmerlicher Noteristenzen zu, welche ohne ihn nicht entständen, den wahren Kräften den Platz wegnehmen, die Luft verdicken, das Geblüt der Nation verunedeln." Immer noch gilt das Wort Heraklits: „Der Krieg ist der Vater aller Dinge." Wir betrachten das Weltall kritischer als die Sanftmütigen und finden es erfüllt von ungeheuren Spannungen und unaufhörlichen Entladungen, von den kosmischen Katastrophen und dem abwechselnden Toben und Frieden der Elemente über den Kampf der Geschlechter und Arten bis herab zum Atom, das der Forschung wieder eine energie-, d. h. kampferfüllte Welt zeigt. Für uns bedeutet die Welt und ihre Geschichte nicht den ewigen Frieden, sondern

den ewigen Wechsel zwischen Krieg und Frieden, und der Mensch erscheint, trotz seiner Vernunft, an diese Gesetze gebunden. Auch für das Glück lassen sie Raum: es liegt im Bewußtsein erfüllter Sendung, geleisteter Tat, zu neuen Ufern rufenden Strebens.

Es ist gut, seine Gedanken so oder ähnlich zu ordnen, will man an einen Ausschnitt der Menschheitsgeschichte nacherlebend herantreten, denn er steht ganz gewiß im Zeichen vieler Kämpfe.

Frühzeit der deutschen Seegeltung

Die germanischen Stämme mögen in vorgeschichtlicher Zeit, von Skandinavien kommend, als erste die von der Eiszeit erlöste Küste der Ostsee, die Flußmün-



Modell eines Wikingerschiffes

dungen von Weser, Elbe, Oder und Weichsel und, die Ströme aufwärts vordringend, die Stromgebiete besiedelt haben. (Von einer noch früheren slawischen Besiedlung fehlt jeder glaubhafte Nachweis.) Felsenbilder und Runenschriften in der nordischen Landschaft lassen erkennen, daß solche germanischen Völkerzüge schon vor vielen Jahrtausenden stattfanden und jene wehrhaften Stämme schon in so grauer Vorzeit mit Kielbooten die Ostsee und andere Meere, bis weit zum Süden hinab, durchfuhren. Was sie über See trieb, war aller Wahrscheinlichkeit nach ebensosehr die Enge und Raumnot der kargen Landschaft wie Abenteuerlust und Kraftgefühl, die Elemente des Wikingertums, das noch späten Jahrhunderten sein Gepräge gab bis auf den heutigen Tag. Ihr

Die Wikinger

Weg war das Meer, ihr Werkzeug das scharfgebaute, fast offene Drachenschiff mit dem Lindwurm am Bug, den Rundschilden über der Reeling, dem Mast mit dem Breitsegel und Wimpel, später dem erhöhten Hinterschiff mit dem Steuerruder, Standort des Führers und der Bogenschützen. Die Führerschaft stellten die tapferen Geschlechter, deren jüngere Söhne, vom Erbe ausgeschlossen, sich mit dem Schwert ein neues im fernen Lande zu erkämpfen hatten. Von der Ostsee, dem germanischen Meere der Zeit, ergossen sich die germanischen Völker über Norddeutschland zur Ukraine und zum Schwarzen Meer, von der Ostseeküste setzte die Völkerwanderung ein, vielleicht ebensosehr ausgelöst durch den nordischen Nachstrom wie den slawischen Weststrom. Eine neue skandinavische Welle überflutete um das 9. Jahrhundert unserer Zeitrechnung Irland und drang in die Nordsee- und atlantischen Flußmündungen ein, besetzte die Normandie und die Bretagne, dänische Wikinger eroberten 1014 ganz England und beherrschten dieses, wie Schleswig, Jütland und Norwegen. Die fränkischen Normannen und Wilhelm der Eroberer (1066) vollendeten das Schicksal der englischen Inseln. Andere Kriegszüge führten über Island und Grönland um das Jahr 1000 nach Amerika (Leif Ericson), nach Neufundland, genau auf derselben Strecke, die sich 1932/1933 die Luftfahrt durch den Deutschen von Gronau und den Italiener Balbo von neuem eroberte. Noch andere Wikingerzüge, denen neben der kriegerischen Eroberung stets auch der kaufmännische Handel und die bewußte Staatengründung den Antrieb gaben, schmiedeten aus den Wirren der ersten Kreuzzüge heraus 1091 das mächtige Normannenreich in Sizilien, um von dort aus Seemacht und Seeherrschaft auszuüben im Kampf mit Byzanz und den Sarazenen. Ein letzter Zweig der kampferprobten Kriegerstämme endlich drang, von Schweden kommend, tief nach Rußland hinein, gründete dort das Warägerreich, die Stadt Nowgorod und gaben dem riesigen Besitz von ihrem nordischen Beinamen „Ros" die Bezeichnung Rußland, die es 900 Jahre trug.

Mit dem Verlöschen der Wikingerstürme um das 12. Jahrhundert konnte geordneter Handel und Wandel dem stärker werdenden Bedarf an Güter-
Die Hanse austausch gerecht zu werden versuchen. Ihre Träger waren die Städte und der Kaufmannsstand, vor allem aber die Städte, die an wichtigen Zugängen, Straßen und Umschlagplätzen gelegen, den Handelsverkehr am wirkungsvollsten regeln konnten. Die Gemeinsamkeit ihrer Interessen bewirkte den Zusammenschluß deutscher Handelsstädte zum weltbedeutenden Bund der Hansa, der sich auf der Vereinigung der überseeischen Kontore der Städte in England, Norwegen usw. aufbaute, etwa in der Art der heutigen Handelskammern im Ausland. Auch ihr wichtigstes Element war daher das Meer, auf dem der schnellere und ertragreiche Seehandel vor sich ging, und zwar vor allem die Ostsee, das germanische Meer, da man von atlantischer Seefahrt ja noch nichts wußte. Der Mittelpunkt dieses Verkehrs war Gotland, von dort aus wurden Handelsbeziehungen angeknüpft, die östlich bis Nischni-Nowgorod, im Westen bis London und Brügge in Flandern reichten, im Norden als Hauptorte Bergen und Wisby umfaßten. So spann sich ein gewaltiges kaufmännisches Reich, vergleichbar dem

älteren der Phöniker im Mittelmeer, über den Norden Europas, über 90 Städte gehörten ihm zu seiner Blütezeit an, der Stahlhof in London — so genannt nach dem „Stahlen" (Stempeln) der Tuche, Pfund Sterling, so genannt nach den „Osterlingen", den Hansa-Brüdern —, und die Kontore in den großen Auslandsplätzen waren mehr als Vertretungen, es waren politische Machtstellungen, von denen Herrschaft ausging. Hinter dieser Herrschaft stand die Seemacht der Hansa. Die Seemacht aber bedeutete Handelsmonopol.

Diese ganze eigentümliche und kraftvolle Gründung ist nur zu verstehen aus der gleichzeitigen politischen Schwäche der staatlichen Gewalten. Die nordischen Reiche, auch England und Rußland, waren in ihrer Machtentwicklung zurückgeblieben, ein warnendes Beispiel germanischer Erbschwäche, die auf den inneren Kampf um die Gewalt von jeher ihre beste Kraft vergeudete. Nicht anders stand es im Deutschen Reich, wo auf die Kreuzzüge und das Ende der Hohenstaufen das berüchtigte Interregnum folgte (1254—1273), da es niemand nach der verhängnisvollen Kaiserkrone gelüstete. In dieser Zeit ging die Reichsgewalt an die Fürsten, Städte und Geistlichen Herren verloren, und die auf Rudolf von Habsburg folgenden Herrscher, Nassauer, Luxemburger, Bayern und wieder Habsburger, waren gezwungen, alle ihre Kräfte und Fähigkeiten auf die Gründung starker Hausmacht zu verwenden. Es gab keine Möglichkeit, das Reich als einheitliche Macht aufzufassen und zu regieren, keine Einsicht in die riesigen Zukunftsmöglichkeiten, die sich mit dem Wirtschaftsreich und der Seemacht der Hansa eröffneten. Der Blick dieser tief im Süden Deutschlands residierenden Herrscher war starr auf ihr Erbe gerichtet, die nordische Landschaft, die Küste und See sagten ihnen nichts. Die Kämpfe mit den Rivalen und Fürsten verzehrten ihre Kraft, Konzilien und Kirchenspaltung (Konstanz 1414—1418), die aufkommenden Glaubenskriege (Hussiten) taten ein übriges. Das Deutsche Reich des Mittelalters stand im Zeichen der Idee des Gottesstaates. Die Errichtung der von der Kirche gesegneten Gewalt erschien wichtiger und erstrebenswerter als der Ausbau des Reiches zur Einheit und zur Nation. Unablässig zunehmender Verfall war die Folge, während der Zusammenschluß zur Nation, die Unterdrückung der Stammesfürsten und kleineren Herren durch die zentrale Königsgewalt in anderen Ländern rüstig voranschritt. Zur Zeit des tiefsten, neuen Verfalls der Kaiserkrone unter Friedrich III. (1440—1493) schlug der französische Ludwig XI. (1461—1483) mit Hammerschlägen die Vasallen nieder und das neue Frankreich zusammen, gab es in England eine anerkannte, wenn auch von Kämpfen geschüttelte Königsgewalt.

Im Schatten dieser Zustände im Deutschen Reiche blühte und verging die Hansa. Sie herrschte unbeschränkt in Ost- und Nordsee, ihre Städte hielten sich
Hanseflotten Flotten, hochbordige Schiffe, die für Krieg und Handel taugten. Aus dem losen seitlichen Steuerruder war das feste Steuer geworden, die Magnetnadel hatte trotz allen Widerstrebens gegen so teuflische Kunst Eingang gefunden, Geschütze und Musketen sprachen das Machtwort der Seeherrschaft, namhafte Führer leiteten mit Geschick und Kraft die verwickelten politischen Interessen. — In dieser Zeit (1367) unterwarf die Hansa unter Lübecks Führung

das gesamte dänische Reich, erzwang sich wichtige Handelsvorrechte, setzte Könige ein und ab, schloß Bündnisse und handelte ganz als souveräne Macht. Mit Staunen blickt man auf die Staatskunst und Energie der Bürgermeister und Ratsherren, der wahrhaft königlichen Kaufherren dieser Epoche.

Auf Blüte folgt Verfall. Der lose Bund der Seestädte ließ Interessengegensätze emporkommen. Entfernte Endplätze suchten die direkte Verbindung, ohne Lübeck zu berühren, die holländische Schiffahrt erstarkte und wuchs der hansischen über den Kopf, die Zentralgewalt der Mittelstädte in Lübeck erwiderte durch verschärften Stapelzwang, durch Sundsperre, Blockaden und andere, halbkriegerische Maßnahmen. Die Macht der Territorialfürsten und der fremden Herrscher, der nordischen Reiche, Englands und Rußlands war im Zunehmen und verdrängte den hansischen Einfluß; schon 1494 schloß Iwan III. das „deutsche Haus in Nowgorod" — der Londoner Stahlhof wurde unter der Königin Elisabeth 1598 entrechtet, das Grundstück bestand bis 1853 —, die Schweden besiegten 1563—70 die heruntergekommene hansische Flotte und wurden für 150 Jahre die Herren der Ostsee, die Niederländer verdrängten die hansische Schiffahrt weiter, zu allem Unglück war auch der Hering, die Grundlage des hansischen Seehandels, seit 1425 in der Ostsee ausgeblieben (er kommt auch heute nur in geringen Mengen dorthin). Abfall einzelner Städte, vor allem aber die Niederlage Lübecks unter Jürgen Wullenweber gegen Dänemark, vollendeten das Zerstörungswerk, und mit dem 16. Jahrhundert stehen die meisten Hansestädte unter der Gewalt der anliegenden Territorialherren. Um 1630 löste sich der Bund nach 370jährigem Bestehen auf, ein ruhmvolles Kapitel deutscher Tatkraft und deutschen Unternehmungsgeistes schließt melancholisch. Zugleich ist der erste Traum deutscher Seeherrschaft, nein, mehr als ein Traum, eine Zeit unbestrittenen Vorrechts auf den nordischen Meeren zu Ende. Es ist nicht auszudenken, was eine starke Reichsgewalt mit dem Erbe dieses Handelsreiches von Livland bis nach Flandern und England hätte beginnen können. Freilich, die baltische Zeit ging vorüber, und die Seefahrt wandte sich dem Atlantik zu, aber gerade diese gewaltige, bis Brügge reichende Klammer des Hansabundes schuf den Anschluß an diese Seefahrt. Ein starkes Reich hätte die Niederlande in seinem Verbande halten können. Die Erbteilung Karls V. (1556) brachte sie an Spanien und leitete damit ihren Abfall und endgültigen Verlust ein. Mit Stolz aber darf der Deutsche noch heute auf die Kriegszüge und Großtaten der hansischen Zeit blicken, auf die Zeit, wo Danziger Flotten unter Paul Benecke, dem „harten Sturmvogel", vor der Themse kreuzten (1470) und dem Engländer den Respekt vor norddeutscher Seemacht lehrten.

Verfall der Hansa

Mit dem Untergang der Hansa erlosch diese deutsche Seemacht. Ein norddeutscher Fürst von hohen Graden war berufen, ihr von neuem nachzustreben. Wechselnde Schicksale erfüllen die nächste Zeit und lehren die Größe des erlittenen Rückschlags. Die Entdeckung Amerikas und des Seeweges nach Ostindien stellt die europäische Welt vor neue Aufgaben und Ziele. Schon 1296 hat Marco Polo von den Wunderreichen im fernen Osten berichtet. Die Phantasie erhält Flügel; Habgier und Abenteuerlust neben echtem Forscherdrang weisen

Erwachen der ozeanischen Schiffahrt

den „großen Kapitänen" den Weg über die Salzflut, mit gebrechlichem Schifflein, primitivem Kompaß und noch primitiveren nautischen Instrumenten. Die Spitze des Rennens führt Portugal mit Prinz Heinrich, dem Seefahrer, der 1415 den Weg um Afrika vorzeichnet, das Diaz dann 1487 umsegelt, damit Portugal in Indien sich ein machtvolles Handelsreich errichte. Nun war Lissabon (1580) der große Stapelplatz Westeuropas, in dem ungeheure Reichtümer zusammenflossen. Aber Holländer, Spanier und Engländer jagten dem kleinen Lande den größeren Teil seiner kolonialen Beute in den nächsten Jahrhunderten wieder ab. Das Erbe Portugals fiel an Spanien, das fast 100 Jahre später auf die See hinauszog und sich dann mit der Entdeckung Amerikas durch

Sieg Paul Beneckes über englische Schiffe am 31. Dezember 1470

Christoforo Colombo, spanisch Colon, 1492 in den ersten Rang der Mächte stellte. Seine Seemachtgeschichte ist die des Raubbaues, der fieberhaften, kurzen Blüte und des Abstiegs. Die ungeheuren Reichtümer der Silberflotten flossen durch Spanien, ohne es zu bereichern. Was Peru und Mexiko sandte, verschwand im unersättlichen Schlund europäischer Kriege und Heerzüge, die das Reich Karls V. und Philipps II. ausdehnen und befestigen sollten. Niemand lernte arbeiten in Spanien. Seine Söhne standen im Felde, dann ließ finstere Glaubenswut das Land noch weiter entvölkern und veröden, und der Abfall der Niederlande läutete seinen Tod als Großmacht ein. Damit beginnt die nächste seefahrende Macht ihren Aufstieg zur Größe.

Spanien

Die Niederlande sind für immer ein starkes Beispiel für den Sieg des

Menschen über die Natur. Aus der Sicherung ihres Bodens durch die vorbildlichen Gemeinschaftsbauten der Deichwehr erwuchs ein starkes, selbstbewußtes und von guten Häfen zur See strebendes Geschlecht. Nach Brügge erhob sich Antwerpen zum reichen Umschlagplatz Nordwest-Europas. Holländische Schiffe waren berühmt durch ihre Seefestigkeit und besorgten das Frachtgeschäft eines weiten Hinterlandes. Der Freiheitskampf der nördlichen Provinzen gegen das blutsaugerische Spanien der Ketzerverfolgung und Inquisition stand im Zeichen stärksten Anwachsens holländischer Seegeltung. Obgleich im Besitz einer weit überlegenen und soeben erst bei Lepanto (1571) gegen die Türken erprobten Flotte, verstand es Spanien nicht, seine Seegewalt zweckentsprechend zu gebrauchen. Spanien war eine Militärmacht, es hat Albas hervorgebracht, aber keine großen Seeführer, es hat auch später keinen Seerang erringen können, weil ihm Blut und Tatkraft dazu fehlten. Es mußte zusehen, wie im Freiheitskampf die Niederländer Antwerpen blockierten, Transportflotten abfingen, Leyden vom Wasser her entsetzten und auf der Zuidersee siegten. Zu spät setzte Spanien seine Armada ein, England unter Elisabeth trat auf die Seite der Niederländer und rettete die Freiheit des Glaubens wie die Freiheit der Meere vom spanischen Druck. Auch England hatte seinen Aufstieg zum Seevolk begonnen. Auf die Vorherrschaft der Hanse hat sich eigene Tatkraft geregt. Eine „königliche Flotte" war schon Ende des 15. Jahrhunderts errichtet, die Gesellschaft der „merchant adventurers" drang nach dem Vorbild der Hanseaten in deren Bereich ein, eröffnete die größere Seefahrt und erzog das enge, bäuerliche Volk der Inseln zu seiner späteren Größe und zu seinem weltweiten Blick. Als Spanien 1587 zum Kampf rüstet, muß Francis Drake die Armada im Hafen von Cadiz überfallen und fast vernichten. Ein Jahr später erschien die Flotte Medina Sidonias im Kanal, an die 60 große, schwere Segelschiffe mit vielen Galeeren und Beischiffen, stark besetzt mit Fußvolk, denn unter Seegefecht verstand Spanien nur den Enterkampf und das Handgemenge. In der englischen Flotte bevorzugte man die Artillerie, stellte sie schon in der Breitseite auf und kämpfte auf Abstand. In zweitägigen Kämpfen waren zahlreiche spanische Schiffe vernichtet, den Rest zerstörte der Sturm am 29. Juli 1588. Die Armada und Spaniens Seemacht, damit das Übergewicht Spaniens in Nordeuropa, der Sieg der Gegenreformation, der Traum einer Eroberung Englands waren dahin. Die Erneuerung des Kampfes im Rahmen des 30jährigen Krieges, 1621—48, von Holland zur See unter Tromp kraftvoll geführt — sein Sieg am 21. Oktober 1639 in den Downs —, vermochte nichts mehr zu wenden. Die spanische Seemacht war gebrochen, und neue Sterne zogen auf.

Die Niederlande

Die spanische Armada

In dieser Zeit ist aus dem Ruderboot, der Galeere mit zwei bis fünf Ruderreihen übereinander, das mit Geschützen bewaffnete, gut segelnde starke Kriegsschiff geworden. Der Seekrieg beginnt höhere Formen anzunehmen, wenn auch noch der Einzelkampf vorherrscht. Die Erkenntnis von der Bedeutung der Seemacht ist gewachsen, schon bereitet sich ein neuer Entscheidungskampf vor, als ein kleiner norddeutscher Staat gleichfalls seinen Aufstieg beginnt und sich auf See zeigt.

Es gab einen Augenblick in dem furchtbaren dreißigjährigen Ringen um das Recht der religiösen Freiheit, wo sich dem Reich der Blick auf die See zu öffnen schien. Wallenstein steht mit dem kaiserlichen Heere 1627 an der Schlei, in Schleswig-Holstein und Jütland. Mecklenburg ist erobert und dem unersättlichen Friedländer zu Lehen gegeben. Der Däne, mit England und Holland verbunden zur Wiedereinsetzung des Winterkönigs Friedrich von der Pfalz, hat sich auf seine Inseln zurückgezogen. Vor Wallenstein taucht da die Vision einer kaiserlichen Seemacht auf, mit der man die Ost- und Nordsee beherrschen, die Dänen und die für später zu fürchtenden Schweden schlagen und den Bekenntnisstreit durch Frieden beendigen könne. Aber Schiffe sind nicht aus dem Boden zu stampfen, und Stralsund verweigert die seinigen und trotzt der Belagerung. Der Kaiser aber will keine Aussöhnung mit den Protestanten, sondern ihre Vernichtung, die Fürsten bekämpfen die Idee der kaiserlichen Zentralgewalt, die mit Wallensteins Plänen sichtbar wird. So wird (1629) Friede mit Dänemark geschlossen, der flüchtige Gedanke an Seemacht ist zerronnen, und Wallenstein findet schon fünf Jahre später seinen Untergang.

Wallenstein in Jütland

Der Rote Adler

Nun ist der Friede da. Wir stehen im Jahre 1648. „Im Namen Gottes und der heiligen Dreieinigkeit" wird in dem Pergament von Osnabrück das alte Reich zerrissen, werden seine noch zuckenden Stücke verteilt. An Frankreich das Elsaß, an Schweden Vorpommern mit Stettin. Nach Lothringen und Burgund verlassen jetzt auch die Schweiz und die Vereinigten Niederlande den morschen Rahmen des ohnmächtigen Reichsgebildes. Ein einziger Lichtpunkt neben dem Frieden der religiösen Bekenntnisse: Brandenburg, die Keimzelle des neuen Reichs, die unbekannte Sandbüchse mit der großen Zukunft, erhält außer vier Bistümern sein rechtmäßiges Erbe, Hinterpommern und damit den Anschluß an die See. Aber ist das ein Anschluß? Kann man von Kolberg und von den übrigen kleinen Fischernestern aus zur See fahren, Schiffe ausrüsten? Und Stettin, die Odermündung und Stralsund, Greifswald und sein großer Bodden, alle Wasserflächen um Rügen sind schwedisch geblieben, dazu die Mündungen der Flüsse Elbe und Weser (die Bistümer Bremen und Verden). Glückstadt an der Elbe haben die Dänen, die Weichsel ist polnisch. Das kann nicht ertragen werden. Aber wie liegt das Land da vor den Augen des Herrschers! Wilde Völker tobten drei Jahrzehnte durch die Felder, verbrannten Stadt und Dorf und jagten den Bauer in den Waldverhau. Die Hauptstadt Berlin-Kölln kaum mehr als eine Wasserburg, Hungersnot, Seuchen und Banditentum in Stadt und Land, wie im China unserer Tage. Unersetzbares Gut ist zerstört, man muß von vorne anfangen. Und der Wille des Menschen, die große Persönlichkeit beschreibt von neuem ein Blatt des Schicksalsbuches, der Natur zum Trotz. Welchen Anspruch hatte die sandige Mark darauf, sich zum Schwerpunkt eines zweiten Deutschen Reichs zu erheben, der erprobten edlen, aber weicheren Kultur des deutschen Südens ein härteres

Die „deutsche" Küste

Ideal entgegenzustellen, den deutschen Menschen umzuformen und, was hier für uns das stärkste Moment ist, ihn zur See hinzuführen? Gab es nicht seebenachbarte Uferstaaten deutscher Zunge, ein Ostfriesland, Hannover, Oldenburg, Mecklenburg? Warum mußte der Mantel des Führers auf Brandenburgs Schultern fallen? Es bleibt das Geheimnis der Vorsehung und des deutschen Genius niemals ganz zu erklären aus Klima, Rasse und Boden.

Der Große Fürst

Der Kurfürst Friedrich Wilhelm ist ein gewaltiger und eigenwilliger Herrscher, der, dem Zeichen der Zeit folgend, die Souveränität des Fürsten aufrichtet und die Stände lehrt, den Staat und seine Gewalt anzuerkennen. Er ist der deutscheste aller Fürsten, dem Nation und Reich zuerst wieder zum Begriff werden, und der seinen Erben den Weg zeigt, dynastische Beziehungen und Erbschaften zur Klammer über die versprengten Ländereien und Besitzungen in Nord- und Mitteldeutschland auszubauen, selbst mit seiner Reiterpost von Kleve bis Memel, mit Kanalbauten u. a. kühn vorangeht. Seine kraftvolle und zum Unheil der Nation ohne Nachwirkung gebliebene Flottengründung entspringt zwei Motiven: dem der Befreiung der deutschen Küsten von landfremder Herrschaft und dem des Anschlusses an die ozeanische Seemacht zur Mehrung des Wohlstandes seines Landes und Gewinnung eines Anteils an den Gütern, die seemächtige und entschlossene Staaten mehr und mehr unter sich zu verteilen und sich vorzubehalten begannen.

Ludwig XIV. ist in seinem zweiten Raubkrieg (1672) in Holland eingefallen. Schweden und England, das seit Cromwells Navigationsakte (1651) in einem ersten blutigen Seekriege (1652—54) Holland das Vorrecht alleiniger Einfuhr außereuropäischer Güter unter englischer Flagge, den Anspruch auf den Flaggengruß und die freie Fahrt nach Ostindien abgerungen, in einem zweiten (1665—67) gegen Jan de Wit und Admiral de Ruyter nicht ganz so gut abgeschnitten hat, sind seine Verbündeten. Friedrich Wilhelm, durch Verschwägerung mit den Oraniern verbunden, erkennt schärfer als die Reichsführung die Gefahren der unersättlichen französischen Politik und weiß den Kaiser zur Teilnahme auf Hollands Seite zu bewegen. Spanien schließt sich an. Schweden, von Frankreich veranlaßt, fällt dem Kurfürsten in den Rücken und in die Mark Brandenburg ein. Die siegreiche und schicksalwendende Schlacht bei Fehrbellin am 28. Juni 1675 wirft die Angreifer wieder hinaus. Nun aber gilt es, reinen Tisch zu machen und die Ostseeküste zu gewinnen. Die Schweden haben die Seemacht, woher eine brandenburgische Flotte nehmen?

Gegen Schweden

Dem Kurfürsten sind manche Dinge der Seefahrt vom Jugendaufenthalt im Haag und in Amsterdam vertraut. Er weiß Schiffe zu unterscheiden und zu beurteilen, mit Reedern und Handelsherren umzugehen, er kennt die Einrichtung der Kaperbriefe, die man unternehmungslustigen Reedern und tatkräftigen Kapitänen ausstellt, und die dem Schiff das Recht der Kriegführung unter der Flagge und für Rechnung der ausstellenden Macht erteilen. Gegen Gewinn und Prozente natürlich, denn „Krieg, Handel und Piraterie" sind eins, es gibt noch kein Seerecht, das 1856 die Kaperei verbieten wird, zum Nutzen der seestarken und zum Schaden der schwachen Mächte (genau wie noch 67 Jahre

später das „Verbot des Unterseeboot-Handelskrieges"). — Man wird also versuchen, wie es die Aufgabe der Seemacht zu allen Zeiten ist, den Schweden das Leben zur See sauer zu machen, ihnen Zufuhren abzuschneiden. Später wird man sehen, ob man sie durch Kampf und Blockade aus ihren festen Stellungen vertreiben kann. Im eigenen Lande gibt es niemand, der in solche Kaperunternehmung Geld und Verstand stecken kann. So wird der holländische Reeder Benjamin Raule der Partner des Kurfürsten. In Holland liegt viel Schiffahrtskapital brach, die Vorrechte der ostindischen und westindischen Kompanie sind scharf und gestatten keinen Außenseitern die Konkurrenz. So greift man zu der brandenburgischen Gelegenheit, Geld zu verdienen. Noch ehe die Briefe zur Stelle sind, läßt Raule seine Schiffe auf Kaperfahrt gehen und schwedische Schiffe erbeuten, man sieht sich genötigt, die Bestallungen vorzudatieren, um Raule zu decken. Im nächsten Vertrag, der ein kurioses Zeitdokument ist, heißt es dann, daß dem Unternehmer Raule die Prisen gehören, dem Prinz-Admiral von Oranien 10 Prozent, dem Kurfürsten 6 Prozent zufallen sollen, Kosten und Risiko zu Lasten Raules. Auch dieser Vertrag hat ein widriges Schicksal, die Generalstaaten sehen mit Mißfallen auf den Kaperkrieg, es setzt viele Schwierigkeiten, auch mit England, dänische Unternehmer möchten mitmachen und werden abgewiesen, Raule ist schwer verschuldet und muß losgekauft werden. Immerhin waren die Ergebnisse dieses ersten Ausflugs des Roten Adlers im weißen Felde, unter dem die Kaper fuhren, nicht ohne Bedeutung, da er die Schweden 19 beladene Schiffe gekostet hatte. Am 1. August 1675 bekommt die Sache endlich ihre feste Gestalt, indem Raule dem Kurfürsten auf vier Monate gegen 135000 Gulden die drei Fregatten „Churprinz" mit 20 Kanonen, „Berlin" mit 16 Kanonen und „Potsdam" mit 10 Kanonen ausrüstet und zur Verfügung stellt, dazu die zwei kleineren Schiffe „Bulle" und „Bielefeld" mit 10 bis 16 Stücken; dazu kamen drei von Holland amtlich gestellte Kriegsschiffe mit 40 bis 44 Stücken und 380 Mann. Der erste Anschlag dieser nun aus der Taufe gehobenen brandenburgischen Marine galt der schwedischen Festung Karlstadt bei Geestemünde an der Weser, die heute verschwunden ist. Ein internationaler Kriegsmann, wie sie damals nicht selten waren, Oberst Simon de Bolsey, der schon unter Spanien, Schweden und Dänemark gefochten, hatte inzwischen in Holland ein Regiment „Mariniers" von 6 Kompanien und 534 (659) Köpfen geworben, das die Schiffe besetzte. Aber ein Angriff mit Schiffen und Landungskorps gegen eine gut verteidigte Festung ist eine harte Nuß zu knacken, wie auch England oft und zuletzt bei Gallipoli 1915 erfahren mußte, von Stade rückten 2000 Mann Zuzug heran, und aus der Befreiung der Wesermündung wurde zunächst nicht viel. (Im nächsten Jahre, 1676, fiel Karlstadt dann gegen münsterische und brandenburgische Truppen.)

Kaperkrieg

Die brandenburgische Marine

Der Fehlschlag konnte nicht entmutigen, der erste Schritt war getan. Nun ging es über Kopenhagen in die Ostsee, um mit Feldmarschall Derfflinger die Insel Wolgast als erste den Schweden abzunehmen. Raules Schiffe meuterten zwar und blieben auf der Elbe, die holländischen nahmen Anteil. Nun wurde

Wolgast zum Stützpunkt. Im März 1676 erschien Raule auf Grund neuen
Seekrieg Vertrages wieder mit den Fregatten „Churprinz von Brandenburg“, „König von Spanien“ und „Berlin“, dazu einigen kleineren Fahrzeugen, segelte nach Kopenhagen, und die kleine Flotte, geführt durch den schon im Vorjahr beschäftigten Kaperkapitän Claas van Beveren focht, teilweise in Waffengemeinschaft mit den Dänen im „Schonenschen Seekrieg“ (1675—79) unter Admiral Niels Juel am 26. Mai 1676 bei Bornholm gegen die Schweden und konnte als Siegesbeute die schwedische Fregatte „Leopard“ mit 22 Stücken und einen kleineren Brander von 8 Stücken heim- und nach Kolberg einbringen. Damit war das erste Kriegsschiff rechtmäßiges kurfürstliches Eigentum geworden. Es gab große Freude bei Hofe und Ketten und Medaillen für die Sieger. Auch einige fremde Prisen konnten geborgen und besetzt werden. In drei Divisionen eingeteilt, blockierte nunmehr die kurfürstliche Flotte die Eingänge von Stralsund und die Gewässer der Odermündung und um Rügen. Stettin war von der See abgeschnitten, Stralsund von den schwedischen Befestigungen an der Peene. Mit dem Jahre 1677 wurden von neuem drei Fregatten mit zusammen 62 Kanonen und zwei Gallioten zu 6 Kanonen gemietet und zugleich in Kolberg Kaperschiffe ausgerüstet. Ein Teil dieser Flotte lief mit Beginn der Eisschmelze in die Odermündung bis zum Dammschen See ein, um die Belagerung Stettins zu verstärken, der Rest blieb in der Blockade vor und um Stralsund. Man erbeutete eine schwedische Galliote „Eichhorn“, und die Dänen halfen mit einem neuen Seesieg vor Rostock. Ende des Jahres 1677 fiel Stettin, und es blieben noch Greifswald mit Stralsund zu erobern. Eine detachierte Flottenabteilung unter Claas van Beveren konnte zur Elbe entsandt werden, um Seekrieg gegen die Franzosen zu führen, deren Raubkrieg gegen Holland noch in vollem Zuge war, und zugleich Hamburger Kauffahrer aufzubringen, da die Stadt dem Kurfürsten eine größere Summe Geldes schuldete. Die Flottenliste des Jahres 1677 zeigt 13 Schiffe, nämlich die Fregatten „Kurfürst“, „Spanien“, „Berlin“, „Windhund“ und „Prinz Ludwig“, drei Gallioten, eine große Galeere, zwei Schuten, eine Jacht und einen Brander. Was ist unter solchen Schiffen zu verstehen?

Linienschiffe, das heißt große schwerbewaffnete Fahrzeuge mit 60 bis 100 Geschützen in zwei bis drei oder gar vier Decks übereinander, mit Dreimastvoll-
Schiffsarten der Zeit takelage und von einer Größe von 2000—3000 t unserer heutigen Rechnung hatten nur die großen Seemächte. Fregatten — die Kreuzer der Zeit — waren kleiner, 500—600 t groß, schneller, wendiger, vielfach brauchbar und für den Handelskrieg geeignet, führten Geschütze in ein bis zwei Decks, dazu in Bug und Heck, und gleichfalls Vollschifftakelage. Korvetten treten hier nicht auf, sie waren eine noch kleinere Ausgabe des Kreuzertyps. Gallioten waren kleinere Schiffe mit zwei Masten in verschiedener, schonerartiger Betakelung, die Rudergaleeren sind uns schon begegnet, die Schuten trifft man noch heute in der Küstenfahrt, und der Brander war das Torpedoboot oder Unterseeboot seiner Zeit. Er wurde mit brennenden Stoffen und Schießpulver gefüllt, von der Windseite her an die feindlichen Schiffe, namentlich vor Anker, herangeführt, kurz vorher in Brand gesteckt und von seiner Besatzung verlassen, um das

feindliche Geschwader dann durch Feuer zu zerstören. Er hat in der Seekriegsgeschichte oft seine Wirkung getan, so im englischen Kampf gegen die spanische Armada, im Juli 1588 vor Calais. Die Artillerie der größeren Schiffe feuerte runde Geschosse vom Neun- bis zum Achtundvierzigpfünder, der im Deutschen „Ganze Karthaune“ benannt wurde und etwa dem heutigen 19-cm-Geschütz entspricht. Besondere Abarten der Geschosse waren die glühend gemachten Brandkugeln (die durch das dazu notwendige offene Feuer dem eigenen Schiff gefährlich wurden), und die Kettenkugeln, die die feindliche Takelage zerreißen sollten. Man schoß auf kurze Entfernung, kaum 200 bis 300 Schritt, am liebsten auf Pistolenschußweite. Noch zu Nelsons Zeiten gab man die Regel: 400 Schritt, man hört die feindlichen Matrosen fluchen, 300 Schritt, man erkennt die Gesichter, 200 Schritt, man sieht das Weiße im Auge: Feuern —.

Aus dieser Zeit verdient eine andere tapfere Tat der deutschen Seegeschichte Erwähnung. Die drei großen Hansastädte Hamburg, Lübeck und Bremen haben sich zu einem neuen engen Bündnis zum Schutze ihres Seehandels zusammengefunden. Die beiden Hamburger Fregatten „Kaiser Leopoldus“ und „Wappen von Hamburg“ zu je 54 Kanonen und 150 Seeleuten unter dem tüchtigen Admiral Karpfanger kehren am 11. September 1679 mit einem reich beladenen Geleitzug aus dem Eismeer heim und werden in der Nordsee unweit Helgoland von fünf französischen Kaperern aus Dünkirchen gestellt. Ein blutiges Gefecht folgt, in dem Karpfanger die Korsaren mit seinem „Leopoldus“ unter schweren Verlusten in die Flucht schlägt und zwei ihrer Schiffe versenkt. Noch heute ehrt Hamburg die schöne Waffentat seines wackeren Sohnes.

Das Jahr 1678 brachte dann endlich den vollen Erfolg weitschauender und kostspieliger Bemühungen. Der Kurfürst greift mit 15000 Mann, deren Übergang die gesamte Flotte zu decken hat, und mit Feldmarschall Derfflinger im Kommando die Insel Rügen an, die Dänen landen vom Norden her. Und mit der Eroberung der Insel ist auch der Fall Stralsunds besiegelt, das der Oberst Henniges von Treffenfeld von der Landseite her berennt. Damit ist die Eroberung von Rügen und Vorpommern gesamte pommersche Küste und die Seeherrschaft in ihren Gewässern in brandenburgischen Händen. Aber die Schweden sammeln 1679 in Livland neue Kräfte, man muß diesem frischen Heer wieder die Verbindungen abschneiden (wie klar der binnenländische Fürst diese seestrategischen Dinge erkennt!). Man ernennt Pillau zum Kriegshafen, mietet von neuem eine Flotte von acht großen Schiffen zu 128 Geschützen und einigen kleineren und beschließt, eine eigene ständige Flotte von zehn Fregatten und zwei Briggs zu errichten. Die Schweden werden nach der berühmten Fahrt über das Haff aus Preußen vertrieben und bis Riga gejagt, die gesamte Küste ist frei, da bricht das Schicksal herein mit dem Frieden, den Ludwig XIV. zu Nymwegen unter Spaltung der Verbündeten erhandelt: das Reich geschädigt wie immer, Brandenburg im Sonderfrieden von St. Germain en Laye 1679 schmählich um Lorbeeren und Erfolge gebracht. Alle Eroberungen, Vorpommern, Rügen, Stralsund, Stettin wieder verloren, den Schweden zurückgegeben. Es soll noch fast 200 Jahre dauern, bis die deutsche Küste deutsch ist. Der Kaiser in Wien, hieß es, hätte es ungern gesehen,

Rückschlag und Schmachfrieden

„wenn ein neuer König der Wenden an der Ostsee emporkäme". Nur ein kleiner Landstrich am rechten Oderufer verbleibt. Königsberg und Pillau, die Häfen des seit 1657 der polnischen Lehnshoheit entrissenen Herzogtums Preußen, das 1663 zur Huldigung gezwungen wurde und unter dem Nachfolger dem brandenburgischen Staate den Namen und Königstitel geben wird, sind die Stützpunkte der kleinen, unermüdlichen kurfürstlichen Seemacht.

Dieser große Mann, den nichts entmutigen kann, richtet sogleich den Blick wieder auf den zweiten Teil seines Lebensplanes. „Schiffahrt und Kommerzium", spricht er, „sind die fürnehmsten Säulen eines Staates." „Nur tapfere Völker haben eine Geschichte", schreibt der große Deutsche Treitschke, und der englische Freibeuter, Dichter und Staatsmann Sir Walter Raleigh bemerkt in seiner klassischen Denkschrift an Jakob I.: „Wer die See beherrscht, beherrscht den Handel und den Reichtum der Welt und damit die Welt selbst."

Zur großen Seefahrt

Wir sahen, wie Friedrich Wilhelm im seestarken Holland ein Begriff von dieser Welt aufging. Schon 1647 entwarf er mit dem holländischen Admiral Liers den Plan einer ostindischen Handelsgesellschaft und wollte sich auf der dänischen Insel Coromandel ankaufen, fand aber die geforderten 120000 Taler nirgends. Es fehlte in Deutschland im Gefolge des mörderischen Krieges an Kapital und Unternehmungsgeist und reichlicher Produktion, das Handelssaldo war, wie man heute sagt, entschieden passiv. Kauffahrer auf deutsche Häfen kehrten mit Ballast heim, und einen großen Sandballastberg bei Nantes nannten die Leute „Les richesses de l'Allemagne".

Nun begannen 1680 die neuen Pläne. Verträge mußten geschlossen werden, um der Roten-Adler-Flagge Schutz und Aufnahme in fremden Häfen zu sichern, niederländische Seeleute wurden wieder herangezogen, in Pillau ein Admiralitätskollegium, in Königsberg eine Handelsgesellschaft errichtet. Spanien schuldet uns seit 1674 noch 2 Millionen Taler, wir wollen sie uns holen! Sechs Schiffe werden 1680 mit Raules Hilfe in Dienst gestellt: „Friedrich Wilhelm" zu 40 Kanonen, „Churprinz" zu 32, „Dorothea" zu 32, „Roter Löwe" zu 20, „Fuchs" zu 20, „Berlin" zu 16 und der Brander „Salamander", mit 515 Matrosen und 180 Soldaten. Claas van Beveren muß sie wieder führen und im Atlantik auf spanische Schiffe kreuzen. Frankreich gewährt Hafenschutz. Die Prisen sollen nach Pillau, das Geschwader später nach Portugal und Westindien gehen. Man fängt ein reiches spanisches Schiff „Carolus II." und sendet es heim, aber schon regt sich der Neid der Seemächte, und neue Beute in Westindien facht ihn zum Sturm an. Man will keinen Rivalen auf See aufkommen lassen, ebensowenig wie 250 Jahre später. Seefahrt ist Monopol, und wer es hat, wird es verteidigen, das ist das Kredo der Zeit, die im Begriff steht, zwischen der holländischen und englischen und bald auch der französischen Seemacht zu entscheiden.

Neuer Kaperkrieg

Ein neues kurfürstliches Geschwader geht hinaus unter dem Kapitän Thomas Alders, dabei das Beuteschiff „Carolus II.", jetzt eine Fregatte zu 50 Kanonen. Es soll auf den ostindischen Convoy aufpassen. Diese Flotte soll Alders erbeuten und heimsenden, im übrigen kreuzen und gegen spanische und flämische (spanisch-

niederländische) Schiffe vorgehen, sonst nach Cadiz gehen und nicht vor sechs Monaten heimkehren. Es ist ein scharfer Auftrag, und er geht schief. Alders kreuzt vor Portugal bei St. Vincent und sichtet ein Geschwader, aber es ist nicht die Silberflotte, sondern ein Geschwader von zwölf spanischen Linienschiffen, mit dem der tolldreiste Brandenburger sich in ein Gefecht einläßt, um mit zehn Toten noch rechtzeitig davonzusegeln. Die Mächte außer Frankreich, dem die Angelegenheit recht war, bestürmen nun den Kurfürsten, seinen Streit mit Spanien friedlich beizulegen. Der dänische Kanzler warnt, daß die „kurfürstliche Armatur zu einem Präjudizium für die nordischen Kronen" werden könne, und daß man wohl die Fregatten den Sund passieren lassen wolle. Sollte der Kurfürst jedoch beginnen, „Orlogsschiffe von 50 bis 60 Stücken zu bauen, so möchte es wohl Händel setzen". Ebenso unangenehm waren die Holländer von der Wacht vor der Schelde berührt, es gab Schwierigkeiten, Flaggenwechsel, Seerechtsfragen aller Art, und so beschloß der Kurfürst, sich vorerst zu mäßigen und von weiteren Kaperkriegen gegen Spanien abzusehen. Sogleich lebte der alte Plan einer Kolonialgründung wieder auf.

Die Mächte warnen

Den Rahmen für dieses denkwürdige kurfürstliche Unternehmen bildet auf der einen Seite das Deutsche Reich, welches, tief in die Türkenkriege verstrickt, noch weniger imstande und gewillt war als gewöhnlich, sich um andere, allgemeinere Angelegenheiten zu kümmern. Eine solche Flottengründung und solche kolonialen Bestrebungen, wie der Große Kurfürst sie verfolgte, mußten in Wien als Launen und Spielzeug eines territorialen Fürsten erscheinen, denen man mit Nachsicht, aber ohne jede innere Beteiligung zuschaute. Die andere Seite des Bildes nehmen die ungeheuren Kämpfe ein, welche in diesem Jahrhundert das Schicksal der neuentdeckten Weltteile zu entscheiden beginnen und damit auch das Schicksalswort sprechen für den Aufstieg und den Abstieg großer Nationen. Es ist kein größerer Gegensatz denkbar als diese weltweiten Entscheidungen auf der einen Seite und die binnenländische Denk- und Anschauungsweise der deutschen Reichsteile auf der anderen.

Die drei holländisch-englischen Seekriege sind 1674 zu Ende gegangen. Die Niederländer haben sich dank dem militärischen Genie großer Führer zur See wie Tromp und de Ruyter und der vorbildlichen Tatkraft Wilhelms III. von Oranien der Niederlage entziehen und als Nation behaupten können. Ihre Laufbahn als Weltmacht geht jedoch zu Ende. Die reichen und tüchtigen Handelsherren an der Amstel haben es nicht verstanden, daß großer und niederregender überseeischer Besitz nur durch Seemacht erhalten und verteidigt werden kann. Sie haben nach einem leidlichen Friedensschluß mit ihrem unerbittlichen Gegner die Hände in den Schoß gelegt und der Zukunft vertraut. Sie verlieren dabei ihr Weltreich. In ihrer Nachbarschaft ist die französische Seemacht im Aufstieg begriffen. Der große Minister Colbert hat Wirtschaftsleben, Schiffahrt, Verkehr, Handel und Gewerbe rastlos gefördert und eine starke und tüchtige Kriegsflotte geschaffen, die bei seinem Tode 1683 einen Bestand von 96 Linienschiffen und 42 Fregatten aufweist. Die Auseinandersetzung dieser mächtigen und aufstrebenden Seemacht mit England steht bevor. Wie ist die übrige Welt, die

Frankreichs Aufstieg zur See

Welt der kolonialen Entdeckungen und Beutezüge verteilt? Die Portugiesen haben im 15. und 16. Jahrhundert für ihre Schiffe an Afrikas Küsten eine Reihe von Stützpunkten und Stationen angelegt, in Vorderindien Handelsniederlassungen gegründet, sich auf die Gewürzinseln und Südchina ausgedehnt und in Brasilien den Grund zu einem ungeheuren Kolonialreich gelegt. Die Spanier haben den neuen Weltteil Amerika unter ihre Botmäßigkeit gebracht, haben Mexiko und Peru unterjocht, zahlreiche Inseln im Weltmeer besetzt und seit der Vereinigung mit Portugal 1580 die Höhe ihres Ruhmes und ihrer Weltbedeutung erreicht. Die Niederländer haben den Kampf gegen diese Eroberungs- und Beutestellen der Spanier und Portugiesen frühzeitig eröffnet. Schon um 1600 haben sie die Portugiesen aus Vorderindien verdrängt, aus den Molukken und aus Nord-Brasilien, sie haben den Spaniern Curaçao abgenommen und in der indischen Inselwelt ihr starkes Kolonialreich errichtet, welches bis heute die Stürme der Weltgeschichte überdauert hat. Im Jahre 1650 siedeln sie sich am Kap der Guten Hoffnung an, gründen Handelskompanien für Ost- und Westindien und legen mit Neu-Amsterdam den Grund für das spätere Neu-

Die Engländer

York. Auf ihren Spuren folgt das nächste Raubtier, der Engländer. Schon um 1580 stürzen sich die Freibeuter der Königin Elisabeth auf die spanischen Besitzungen in Amerika, die Hawkins, Frobisher, Francis Drake kapern, sengen und brennen an der spanisch-amerikanischen Küste auf und ab, verheeren die Niederlassungen, plündern Geleitzüge und Silberflotten und beginnen sich festzusetzen, wo es möglich ist. Der große Walter Raleigh gründet in Nordamerika die erste Siedlung Virginia, nach seiner Königin benannt. Um 1600 werden die Molukken erobert. In Westindien setzt man sich seit 1605 und in Vorderindien seit 1612 fest. Ein Zeichen dieser Zeit ist es, daß der Kolonialkrieg zwischen den Handelsgesellschaften und den Kriegsschiffen der Mächte ununterbrochen erbarmungslos und blutig tobt, ohne Rücksicht auf Friedensschlüsse und diplomatische Beziehungen in der Heimat. In diesen Hexenkessel sucht der Große Kurfürst einzutreten, als er im Jahre 1680 seine beiden Schiffe „Wappen von Brandenburg" und den „Mohrian" unter brandenburgischer Flagge auf

Brandenburgische Kolonialfahrt

Kolonialgründung aussendet. Am 16. Mai 1681 finden wir diese Schiffe an der afrikanischen Goldküste in der Nähe des Vorgebirges der „Drei Spitzen", wie sie einen Vertrag mit den Aschantihäuptlingen abschließen, der den Kurfürsten von Brandenburg als Schutzherrn anerkennt und den brandenburgischen Handel begründen soll. Die Fregatte „Mohrian" kommt wohlbehalten und reich beladen zurück nach Pillau, aber die andere Fregatte, das „Wappen von Brandenburg" wird von einem Kaperschiff der Holländisch-Westindischen Kompanie aufgebracht und widerrechtlich festgehalten. „Man hat Gewalt, so hat man Recht." Empört läßt der Kurfürst die Fregatte „Fuchs" ausrüsten, um in der Ostsee auf holländische Schiffe zu kreuzen und Vergeltung zu üben, doch kommt es zu keinen Ergebnissen. Erst fünf Jahre später wird ihm seine Fregatte von den Holländern zurückerstattet.

Im nächsten Jahre (1682) sollen die Kolonialunternehmungen eine geschäftliche Grundlage erhalten. Man begründet die Brandenburgisch-Afrikanische

Handelsgesellschaft nach dem Vorbild der holländischen und englischen Gesellschaften, also ein Unternehmen, in welchem Kriegszwecke, Erwerb und Handelsschiffahrt eine sonderbare Mischung einnehmen, an die man jedoch zu jener Zeit gewöhnt war. Die Gesellschaft ist offen, man kann sich mit Einlagen von 200 Talern beteiligen, der Kurfürst selber ist Gesellschafter mit 8000 Talern, Benjamin Raule mit einem holländischen Partner zusammen mit 20000 Talern. Die Zahl der Schiffe beläuft sich jetzt auf 30 einschließlich folgender fünf dem Kurfürsten besonders zur Verfügung gestellten Fregatten: „Friedrich Wilhelm zu Pferde" mit 54 Kanonen, „Markgraf zu Brandenburg" mit 40

Groß-Friedrichsburg, 1. Januar 1683. Fregatten „Churprinz" und „Mohrian"

Kanonen, „Dorothea" mit 40 Kanonen, „Der rote Löwe" mit 32 Kanonen, „Fuchs" mit 20 Kanonen und vier kleinerer Fahrzeuge. Gleichzeitig wird ein aktiver Mannschaftsstamm für die Besatzung dieser Fahrzeuge in Pillau gebildet. Zur Besoldung sollen die Zolleinkünfte und die Gewinne aus dem Bernsteinmonopol dienen.

So geht es zum zweiten Male mit Fregatten auf die Reise an die Goldküste. Diesmal mit „Churprinz" und „Mohrian". Es sollen Handelsgeschäfte betrieben und der Vertrag mit den Negerhäuptlingen bestätigt werden. Zugleich ist eine Festung zum Schutze der Ansiedlung zu errichten. Solche Aufgaben erfordern einen Kriegsmann. Den Auftrag erhält Kammerjunker Major Otto Friedrich von der Groeben. Das kleine Geschwader nimmt am 12. Juli 1682 die Ausfahrt von Pillau und geht über Glückstadt an der Elbe und verschiedene

Neue Ausreise und Kolonialgründung

Küstenplätze an den Ort seiner Bestimmung, wo am 1. Januar 1683 die Flagge mit dem Roten Adler auf der Stelle emporsteigt, wo sich die Festung Groß-Friedrichsburg erheben soll. Der Major und Expeditionsleiter ist ein scharfer Soldat, er ist gefaßt auf die widerrechtlichen Einsprüche von Holländern und anderen und läßt sich nichts gefallen. Ein holländischer Vertreter versucht, ihm in der Nähe des Vorgebirges der „Drei Spitzen" den unbefugten Handel mit den Eingeborenen zu verbieten. Er antwortet mit einer scharfen Breitseite und behauptet seinen Posten. Im gleichen Jahre nimmt der Handel nach Afrika und nach Westindien einen nicht unbedeutenden Aufschwung. Man sieht einen Anfang und freut sich dessen.

Emden als Kriegshafen

Einen weiteren Zuwachs erhielt die brandenburgische Seestellung schon im Vorjahre 1682 durch die Besetzung der Stadt Emden. Die ostfriesischen Stände lagen im Streit mit der Fürstin von Ostfriesland und nahmen den kurfürstlichen Schutz an. So setzte sich Brandenburg in Emden und der Festung Greetsiel fest, schloß einen Handelsvertrag mit den Ständen Ostfrieslands, verlegte den Sitz der Brandenburgisch-Afrikanischen Gesellschaft sowie das Admiralitäts-Kollegium nach Emden und richtete sich in dem höchst geeigneten Hafen häuslich ein. Man zeigt noch heute dort das „Magazin der kurfürstlichen brandenburgischen Flotte". Beiden Partnern hat der Abschluß dieses Vertrages zu hohem Nutzen gereicht, denn Emdens Seefahrt nahm unter der brandenburgischen Flagge erfreulichen Aufschwung, und der Kurfürst sah sich für seinen Aufwand entschädigt durch einen Anteil an den Zolleinnahmen der Stadt und des Hafens.

Stützpunkte und Organisation

Mit dem Jahre 1684 erlangt die brandenburgische Flotte einen eigenen Bestand von zehn Schiffen. Sie setzen sich zusammen aus den schon genannten Fahrzeugen „Friedrich Wilhelm zu Pferde", „Dorothea", „Churprinz" und „Fuchs". Es treten weiter hinzu die kleineren Fahrzeuge „Litauer Bauer" mit 14 Kanonen, „Rummelpott" mit 8 Kanonen, „Friede" mit 10 und „Livland" und „Maria" mit je 6 Geschützen. Dazu kam das Beuteschiff aus der spanischen Kaperfahrt „Carolus II." unter dem neuen Namen „Markgraf von Brandenburg". Diese Flotte nebst Personal erhielt ihre eigene Verwaltung in der Admiralität. Man hatte jetzt zwei Flottenstützpunkte, und zwar Königsberg mit Pillau in der Ostsee und Emden in der Nordsee. Nach dem ersteren verlegte der Kurfürst die Fregatte „Dorothea" und zwei kleinere Fahrzeuge, das Gros der Flotte dagegen nach Emden an der Nordsee, wodurch er zur Genüge zu erkennen gab, in welcher Richtung seine Pläne und Gedanken strebten und wie klar er den Weg zur Bedeutung in Macht und Reichtum auf den ozeanischen Pfaden erkannt hatte. Eine brandenburgische Marinekompanie wird in Emden gebildet. Im Jahre 1685 schließt man noch einen Vertrag mit Dänemark, der eine Ansiedlung auf der westindischen Insel St. Thomas gestatten soll. Aber die Streitigkeiten in Übersee rissen nicht ab; namentlich die Holländer verfolgten die afrikanische Niederlassung mit unerbittlichem Haß, obgleich die heimischen Regierungen durchaus gemeinsame politische Interessen hatten. Eine Neugründung des Kurfürsten auf der Insel Arguin in der Nähe vom Weißen

Vorgebirge findet mit holländischem Einverständnis statt, aber die Faktoreivorstände und örtlichen Gewalthaber lassen nicht nach in ihrem Kampfe. Man überfällt die Niederlassungen Akkada und Takarari und macht den Besatzungen und ihren Handelsbeziehungen das Leben so sauer wie irgend möglich. Voll höchster Erbitterung rüstet der Kurfürst ein Heer und eine Expedition zur Bestrafung dieses Friedensbruches und endgültiger Herstellung seines Rechts, als ihn am 29. April 1688 der Tod ereilt. Seine letzte Parole für die Truppen lautet Amsterdam und London. Noch sein sterbender Blick weilt in der Ferne. Es ist das Jahr, in dem Wilhelm von Oranien mit einer Flotte an der englischen Küste landet, den Stuart Jakob II. verjagt und die ungeheuer bedeutungsvolle, wenn auch nur vorübergehende Vereinigung der holländischen und englischen Seemacht vollzieht. Es ist das letzte Jahr vor dem Ausbruch des 150jährigen Kampfes zwischen England und Frankreich um die erste Weltstellung.

Frühes Ende Die Sünden des Reichs

Der Tod des Großen Kurfürsten beendet die Entwicklung der kurfürstlichen Marine. Sie stand auf seinen zwei Augen, kein Erbe übernahm den herrischen Blick des einzigartigen Mannes in die Ferne, kein Erbe hatte dieselbe Fühlung mit der See, deren Gesetzen und Möglichkeiten. Das Land Brandenburg, das in Preußen aufgehen sollte, kehrte zurück zu seiner binnenländischen Bestimmung und zu seinen binnenländischen Zielen. Unwiderstehlich werden die Gedanken von neuem zurückgelenkt auf die Möglichkeiten, die das Deutsche Reich sich durch seine Unglücksgeschichte, durch seine Zerrissenheit in Territorialgewalten, durch seinen Mangel an großen Staatsmännern und hinreißenden Führern verscherzt hat. Nicht auszudenken die großen Dinge, zu denen dieses Reich berufen sein konnte, wenn es den niederländischen Landesteil nicht gehen ließ, sondern dem Reichsverbande erhielt und auf dem Wege über diesen starken und tüchtigen Brückenkopf seinen Anschluß an die ozeanische Seefahrt und an die große Welt sicherstellte.

Über die preußische zur kaiserlichen Marine

Es folgt eine Zeit der Stille, des Absterbens und schließlich das Verlöschen des kurfürstlichen Anlaufs zur See- und Kolonialmacht. Der Nachfolger, Friedrich III., nimmt die Hinterlassenschaft noch ernst genug, der Streit um die widerrechtlich besetzten Kolonialstriche und die brutale Verletzung der brandenburgischen Flaggenhoheit muß geschlichtet werden. Er belastet das Prestige des Landes, das man in Europa mit Achtung zu nennen gelernt hat. Eine marschfertige Armee muß die Verhandlungen unterstützen, sie hat ihre Lorbeeren bei Warschau, am Rhein, bei Fehrbellin und in Pommern erworben und läßt nicht mit sich spaßen. Mit der Kriegsflotte aber, für die jetzt jedes praktische Verständnis fehlte und der man die Unterhaltsmittel ungern gönnte, ging es bergab. Neue Kriegsnöte überfielen Deutschland durch den Dritten Raub- oder Pfälzischen Erbfolgekrieg (1688—97) des gekrönten Räubers an der Seine im Verfolg seiner karolingischen Träume. Man muß ein Kontingent an Land-

truppen stellen und denkt an die Ausrüstung von zwei Geschwadern, die gegen Frankreich kreuzen und für die Aufbringung von fünf auf Afrika fahrenden brandenburgischen Schiffen Vergeltung üben sollen. Aber es langt nur noch zu zwei Schiffen, die anderen müssen in Pillau und Emden bleiben, um im Hafen zu verrotten. Welche neue, verpaßte Gelegenheit für Reich und Bundesfürsten, helfend einzuspringen! Die beiden Schiffe erweisen sich noch als tüchtig genug, kreuzen an der französischen Küste und bringen zwölf französische Prisen ein, die sich leider als Bremer Eigentum entpuppen. Man kreuzt auch gegen Hamburg im kaiserlichen Auftrag, weil dieses seine Hilfsgelder gegen Frankreich schuldig bleibt (o heiliges römisches Reich!), aber die Hamburger weichen aus, indem sie unter dänischer Flagge fahren, und es gibt Verwicklungen mit dem Danebrog.

Niedergang

In dieser Zeit liegen die Kolonien verwahrlost und verlassen, der Seehandel ist gänzlich erloschen, die Besatzungen von Groß-Friedrichsburg und der Dorotheen-Schanze von Akkada an der Goldküste behaupten sich, so gut es geht. Erst im Jahre 1708, als die französische Seemacht Jahre zuvor in den Kämpfen bei la Hougue (1. Juni 1692) im Kanal und an der Nordsee gebrochen und der neue spanische Erbfolgekrieg (1701—14) entbrannt ist und der preußische schwarze Königsadler (1701) den roten brandenburgischen ersetzt hat, bringt man mit Mühe zwei leichte Schiffe zusammen, die aber in Holland gechartert sind und unter dessen Flagge fahren müssen, um dem fortdauernden Kaperkrieg der Holländer, Franzosen und Engländer zu entgehen, und entsendet sie von Emden nach Guinea und Arguin. Es ist das Geständnis der Armut und Ohnmacht in höchster Form. Man findet noch sieben brandenburgische Soldaten am Leben, der Rest ist verschollen. Man findet aber weiteres, das in eine Zukunft weist: einen schwarzen Häuptling, Jan Cunny, der mit seinen 5000 Aschantikriegern den Brandenburgern und seinem Vertrag mit ihnen die Treue gehalten und das Schlimmste abgewehrt hat, wie Lettows Askari 220 Jahre später zu ihren Freunden und Beschützern standen. Benjamin Raule ist nun tot, die Erinnerungen verblassen. Bald wird auch das Fort von Akkada von Engländern gestürmt. Das Ende ist nahe. König Friedrich I. stirbt 1713, zwischen Rußland und Schweden wütet der Nordische Krieg (1700—21), mit dessen Beendigung Rußland festen Fuß an der Ostsee faßt und eine Kriegsflotte begründet. Der Soldatenkönig Friedrich Wilhelm I. besteigt den Thron. Seinem nüchternen, streng auf das Nächsterreichbare und Praktische gerichteten Sinn sagt der verschollene Flottengedanke nichts mehr, die unklare Wirtschaft der Handelsgesellschaften, in denen es nicht nach den fiskalischen Regeln der Potsdamer Rechnungskammer zugeht, ist ihm tief verhaßt. Seine Aufgabe ist es, Preußen abzurunden, zusammenzuschmieden, auf machtvolle Füße zu stellen. Das duldet keine Abenteuer und Diversionen. So wird der Schlußstrich gezogen, Brandenburgs Fregatten sind vom Weltmeer verschwunden und ihre Hulks kaum noch in den Häfen aufzufinden. Die Kolonien folgen dieser Liquidierung. Man sucht sie zu verkaufen und hilft sich noch 1714 mit Kaperbriefen, um das Hoheitsgebiet an der Goldküste notdürftig zu schützen. Dann

Schlußstrich

bietet die Holländisch-Westindische Kompanie 6000 Dukaten. Es wird ihr überlassen, sich in den Besitz des Kaufobjekts zu setzen, das jener schwarze Häuptling noch immer verteidigt. Schließlich die Abtretungsurkunde von 1720, der schwarze Gefolgsmann kämpft noch fünf Jahre für das fremde Recht, das ihn aufgegeben hat, dann senkt sich Vergessenheit herab, bis im Februar 1884 die kaiserliche Korvette „Sophie" die Stätte besucht und letzte Erinnerungsstücke heimbringt.

Die Stille in der preußischen Marinegeschichte setzt sich fort unter dem großen Friedrich, unter dem nur flüchtig die Erinnerung lebendig wird, wie sein Vorfahr mittels Seegewalt die Schweden bekämpfte. Sie sind von neuem im Bunde, die Schweden und halb Europa, Rußland dazu, um den Emporkömmling auf Brandenburgs Erde zu erdrücken. Friedrich schreibt in seinem (verfrühten) Testament von 1752, daß seine Hilfsquellen nicht ausreichen, neben der lebenswichtigen Armee eine Flotte zu halten und seine Kräfte zu zersplittern. „Die Österreicher sind unsere wahren Feinde, sie haben nur Landtruppen." Rußland ist seestark, kann aber höchstens im neutralen Danzig landen. „Ja, wenn wir Polnisch-Preußen hätten!" Dann würde er Galeeren und Fregatten ausrüsten. — Dennoch kommt es zur Küstenverteidigung und zu einem Seegefecht gegen die Schweden am 10. September 1759. Ein kleines Geschwader von vier Galioten (Schunern), vier Fischerfahrzeugen und vier noch kleineren Segelbooten muß unter so stolzen Namen wie „König von Preußen", „Prinz von Preußen", „Prinz Heinrich" u. a. im Stettiner Haff gegen ein doppelt starkes schwedisches Geschwader kämpfen und nach tapferem Widerstand in feindliche Hände fallen, nicht ohne schwere Verluste beim Gegner, nämlich drei Schiffe und 120 Tote. Einen schönen Ausklang fand das kleine Begebnis, als die gefangenen preußischen Soldaten auf der schwedischen Galiote „Schildpadde" auf dem Wege nach Karlskrona die Besatzung überwältigten und das Schiff siegreich nach Kolberg heimführten, eine Vorahnung tapferer Taten unter ähnlichen Verhältnissen im Weltkriege. Auch 1761 kämpfte noch eine kleine preußische Flottille gegen Schweden und brachte ein Beuteschiff heim. Inzwischen hatte Frankreich im Seekriege sein nordamerikanisches Kolonialreich an die Engländer verloren.

Letzter Seekampf Altpreußens

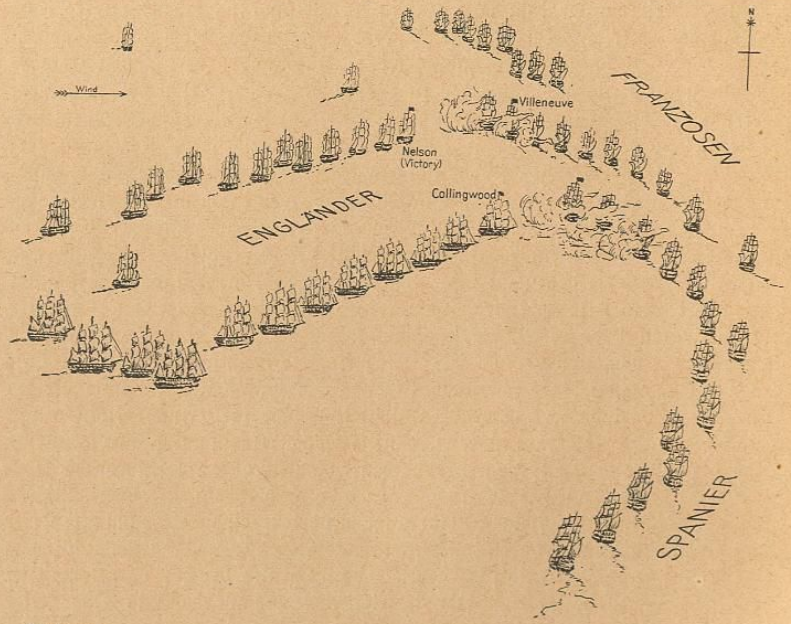
Der ostfriesische Seehandel erfuhr unter Friedrich dem Großen im nachfolgenden Frieden rege und verständnisvolle Förderung, wie die Gründung der Preußischen Seehandlung und manche andere Maßnahme beweist. Man verhandelte 1777 mit Amerika, das im Unabhängigkeitskriege mit England lag, jedoch konnte sich Friedrich nicht entschließen mangels realer Seemacht, deren Bedeutung er voll erkannte, einen direkten Handel unter preußischer Flagge zu eröffnen „Eine Macht," schreibt er an den Minister Schulenburg, „welche keine Kriegsflotte hat, darf nicht darauf rechnen, ihre Kauffahrteiflagge in Kriegszeiten respektiert zu sehen. So können unsere Schiffe wohl nach Rußland oder Cadiz fahren, aber nicht in entferntere Gewässer, wo der Handel größere Gefahr laufen würde."

Seehandel

Die Seekriegs- und Seemachtslehren der bourbonischen und napoleonischen

Kriege gehen an Preußen und Deutschland so ohne Spuren vorüber, daß man nicht einmal an eine Küstenverteidigung denkt. Freilich fehlt Preußen immer noch Vorpommern und Rügen, das ihm erst 1815 zufällt, aber Westpreußen ist 1772 glücklich dem Deutschtum und der Kultur zurückgegeben, Danzig und Thorn folgen 1793, die deutsche Küste rundet sich, jedoch soll es noch bis zum dänischen Kriege dauern, bis sie ganz deutsch geworden ist. Die französische Seemacht wurde am 21. Oktober 1805 bei Trafalgar gebrochen, das Endschicksal Napoleons begann sich, von der See her betrachtet, abzuheben.

Die Küste wird stärker deutsch



Trafalgar

Wir wenden dieser klassischen und letzten Schlacht der großen Segelschiffskriege unsere Aufmerksamkeit zu, um den Stand des Seekriegswesens zu ermessen.

Französische und spanische Geschwader liegen in Toulon, in Carthagena, Cadiz, Ferrol, Rochefort, Brest bis hinauf nach Texel, alles in allem 59 Linienschiffe, sämtlich blockiert durch insgesamt 53 englische. Das große, niemals zu verwirklichende Ziel Napoleons, der zu spät die tödliche Umklammerung und Bedeutung der englischen Seemacht, den Seekriegscharakter seines Kampfes um die europäische Vorherrschaft erkannt hat, ist die Vereinigung einer starken Flotte im Kanal, die ihm „nur für sechs Stunden die Seeherrschaft" sichern soll, um sein sieggewohntes Heer zur Invasion und Landung nach England zu überführen. Seine Hauptflotte unter Admiral Villeneuve ist von Toulon im Frühjahr 1805 ausgebrochen, Nelson entwischt, nach Westindien gesegelt, um von dort nach der spanischen Küste, statt wie befohlen nach dem Kanal zurückzukehren. Ein kurzes Gefecht mit dem englischen Admiral Calder vor Ferrol in Spanien kostet Villeneuve zwei Schiffe, Mitte August ist er in Stärke von 29 französischen und spanischen Schiffen bereit zum Auslaufen, verpaßt aber ein von Rochefort kommendes Geschwader und kehrt kleinmütig nach Cadiz zurück, während Napoleon ihn fiebernd vor Ungeduld in Boulogne erwartet. Die Invasion, der Schwerpunkt des napoleonischen Angriffs, ist damit gescheitert, die Tragödie der Flotte folgt. Unter Nelson blockieren 27 Linienschiffe Cadiz, jedoch locker, um den Feind herauszulassen, Villeneuve hört von seiner Abberufung und geht trotzig mit 47 Schiffen in See, einen letzten Wurf zu wagen.

Trafalgar 1805

Die Linienschiffe dieser Zeit — so genannt, weil sie nach Blakes und de Ruyters Vorbild in geschlossener Linie zu kämpfen haben — waren von der bereits geschilderten und nur weiter entwickelten Art. Die Regel bildete der Dreidecker mit Volltakelage und drei Lagen Geschützpforten übereinander, wobei die schwersten Batterien zu unterst im Schiff standen, mit ebenfalls schweren und mittleren Geschützen in Bug und Heck, leichten Geschützen an Oberdeck, mit Scharfschützen in den Masten (auf der französisch-spanischen Flotte dienten auch pfälzische Rekruten, die nie die See gesehen hatten und unter landfremdem Befehl ihren Untergang fanden), mit hohen Netzen an der Reeling, um ein Entern zu verhindern, und Lücken darin, um selbst mit Beil, Säbel und Pistole zu entern und das feindliche Schiff zu nehmen. Außer der Größe der Schiffe — Nelsons Flaggschiff „Victory" maß 3500 t, die Fregatten waren auf 1000 t und mehr angewachsen — und der Schwere der Geschütze hatte sich in 100 Jahren wenig geändert. Die englische Flotte galt allen an Disziplin, Seemannschaft und Schießkunst überlegen, die französische war durch die Revolution heillos heruntergekommen und nur mühsam wieder aufgebaut, die spanische stark — darunter ein mächtiger Vierdecker, die „Santissima Trinidad" —, aber nicht gut geführt und im Stande. Die unabänderliche Taktik Nelsons bestand darin, die Überlegenheit seiner an Zahl meist geringeren Schiffe Bord gegen Bord auf nächste Entfernung zur Geltung zu bringen, indem er die feindliche Linie von der Windseite (Luv) her angriff (was den Vorteil der Manövrierfreiheit hatte, da die schweren Schiffe sehr schlecht kreuzten), sie zersprengte und damit einen Teil absonderte, der nicht schnell genug wenden und dem anderen zu Hilfe kommen konnte. Seine Führerkunst bestand in der absoluten Durchdringung seiner Kommandanten und Unterbefehlshaber mit seiner taktischen Auffassung, mit der Fähigkeit zur Anpassung an unerwartete Lagen und mit rücksichtslosem Draufgängertum. Das waren Elemente des Sieges.

Schiffsarten der Zeit

Den Verlauf der Schlacht läßt die Skizze erkennen. Nelsons Flotte, von der Windseite kommend, hält in zwei Kolonnen auf den Gegner zu, die vordere Kolonne führt er selber, sie soll den vorderen Stoß in die feindliche Linie führen, die Vorhut absprengen und zugleich die stärkere zweite Kolonne gegen Umfassung decken. Die zweite Kolonne unter Collingwood bricht zuerst ein und kämpft im Nahkampf, auf Pistolenschußweite und Bord an Bord ihre

Schlachtbild

Gegner nieder. Breitseite auf Breitseite hagelt sich entgegen, die Batterien sind eine Masse von Blut und Trümmern, Masten stürzen, Rahen verfangen sich ineinander, im wilden Enterkampf werden das feindliche Flaggschiff „Bucentaure", ferner „Redoutable" und die große „Santissima Trinidad" genommen, Admiral Villeneuve gefangen. Nelson, der etwas später zum Einbruch gelangt, kämpft mit der „Redoutable" und fällt unter der Kugel eines Scharfschützen. Vierzehn Schiffe sind genommen, elf nach Cadiz abgedrängt und blockiert, der Rest demoralisiert und zersprengt, der Sieg mit einem Verlust von 400 Mann bezahlt und dem Tode des großen Admirals, der das Glück fand, unter Lorbeeren zu fallen. Die See gehörte England für 100 Jahre. Zwar folgte noch Austerlitz am 2. Dezember 1805 im Landkriege, und ein neuer Siegeslauf Napoleons begann, die Wirtschaftssperre (1806) Europas sollte England auf anderem Wege auf die Knie zwingen, aber die englische Seemacht blieb unerschüttert und half die Befreiungskriege vollenden. Die vorausgegangene Verdrängung Frankreichs aus Ostindien und die Eroberung Bengalens hatte England als Ersatz für Nordamerika ein neues Reich von 250 Millionen Seelen und unermeßlichen Reichtümern geschenkt.

Wir wenden uns zurück zur preußischen Marinegeschichte. Der Weg, den der Große Kurfürst aus kontinentaler Enge hinaus gewiesen hatte, blieb unbeschritten, auch als Friede und Festigung der europäischen Verhältnisse weiterreichende Gedanken und Pläne gestattet hätten. Immer größer wurde damit der Abstand zu den Weltmächten und damit die Gefahr einer später notwendig werdenden Kraftanspannung, wie sie die neue kaiserliche Zeit mit ihrer Flotten- und Kolonialgründung unter dem Druck der Verhältnisse mit sich brachte. Die Welt war noch keineswegs weggegeben, ein im Kriege erhärtetes und zu neuer Kraft erwachtes Preußen hätte seine Ansprüche noch in verhältnismäßiger Sicherheit anbringen können, wenn es von neuem auf die See geschaut hätte. Jedoch solche Gedanken lagen fern, und wer sie hegte, dem wurden sie überschattet vom dringenderen Problem der Staatsverfassung und Reichserneuerung, das die Vergangenheit hinterlassen hatte.

Preußens Stillstand

Es ist uns ein Ansatz zu solchen Plänen noch aus der napoleonischen Zeit erhalten, eine Denkschrift des späteren Kriegsministers von Rauch aus dem Jahre 1811, die die Gründung einer Flotte von drei größeren und zwölf kleineren Schiffen mit 400 Mann Besatzung und dem Stützpunkt Pillau anregt. Im gleichen Jahre wurde Prinz Adalbert von Preußen geboren. Um 1813 weht die preußische Flagge über einigen kleinen Schiffen, die Danzig und Stettin gegen die Franzosen blockieren. Gneisenau läßt 1814 ein Gutachten vernehmen, das die Bedeutung der Seeherrschaft anerkennt. Mit der Rückgabe Vorpommerns und Rügens durch die Schweden 1815 gelangen sechs Kanonenboote und ein Marineleutnant in preußische Dienste, ein Kriegsschuner „Stralsund" läuft 1816 vom Stapel, eine Navigationsschule wird 1817 in Danzig errichtet, die Gardepioniere geben eine Kompanie „Mariniers" als Sondertruppe ab, 1825 folgt das preußische Kanonenboot „Danzig", 1827 wird auf dem Dänholm bei Stralsund eine kleine Marinewerft gebaut, die beiden

Prinz Adalbert

Neue Pläne und Schiffe

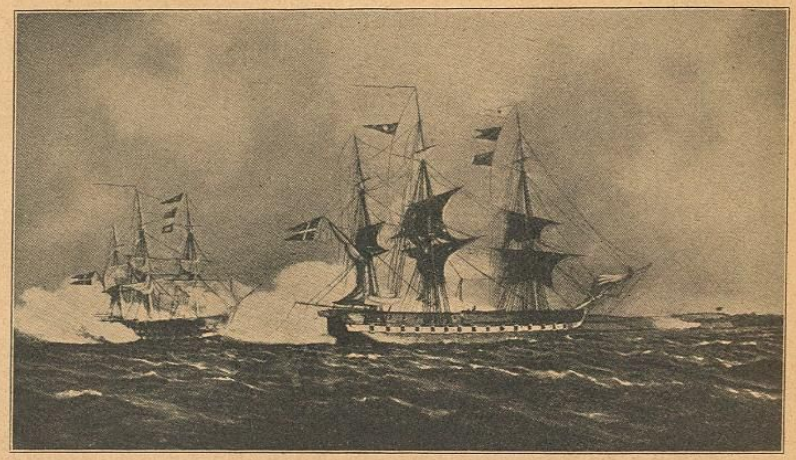
vorhandenen Fahrzeuge bleiben aber ziemlich untätig. Vorschläge einer Kommission unter Prinz Adalbert im Jahre 1836 führen zu größeren Plänen, die wieder versacken, da man sich kein Urteil zutraut. Dann baut man 1839 zwei Kanonenjollen „zur Verteidigung Danzigs" und 1841 die Übungskorvette „Amazone". Die Besatzung war schwierig zusammenzustellen. Das Schiff, das dem Finanzministerium unterstand, machte 1844 eine Fahrt nach Konstantinopel und zurück, ein holländischer Kapitänleutnant Jan Schroeder wird Navigationsdirektor und Kommandant, weitere Fahrten führen ins Mittelmeer und nach Neuyork. Die „Amazone", die noch bis 1861 diente und am 14. November jenes Jahres ihren Untergang mit Mann und Maus in der Nordsee fand, ist Stamm und Vorläufer der endgültigen preußischen Marine geworden und wurde in deutschen Landen freudig als Symbol empfunden. Sie war 34 m lang und 9 m breit bei 3½ m Tiefgang.

Die äußere Geschichte verzeichnet in dieser Periode den Untergang der türkisch-ägyptischen Flotte bei Navarino am 20. Oktober 1827 durch die Flotten der für Griechenlands Freiheit kämpfenden Großmächte. Die Seefahrt steht im Zeichen des Übergangs zum Dampfschiff, um 1821 erscheint das erste eiserne Schiff auf See, 1848 das erste Linienschiff mit Schraubenantrieb. Frankreich beginnt 1830 mit Algier sich ein neues Kolonialreich zu schaffen, das heute alle anderen an Umfang übertrifft.

Navarino

Wir kommen nun zur Episode der Flottengründung von 1848. Der ungeheure Schwung, der die Nation erfaßt hatte und auf freilich zunächst nicht gangbaren Wegen der Einigung entgegentrieb, wurde noch genährt durch das Bewußtsein gemeinsamer Kränkung und Ohnmacht, als die dänische Flotte im ersten Schleswig-Holsteinischen Kriege trotz der Waffenerfolge im Landkrieg die deutschen Häfen blockierte, eine Handlung, die sich gegen das ganze am dortigen Freiheitskriege anteilnehmende deutsche Volk richtete. In Windeseile bewilligte man in der Paulskirche 6 Millionen Taler für eine Flotte, der Reichsverweser, Erzherzog Johann, unterstützte die Sache und schlug Prinz Adalbert als Fachmann und Vorsitzenden für eine Marinekommission vor. Dieser Kommission trat der aus griechischen Diensten kommende Kapitän Brommy bei, es gelang nach großen Schwierigkeiten, zwei passende Schiffe, „Acadia" und „Britannia", in England zu kaufen, eine weitere Radfregatte „Hansa" wurde in Amerika gekauft, in Hamburg gab es eine Segelfregatte und ferner drei Dampfer mit den Namen der Hansestädte. Den besten Zuwachs stellte der Gegner selbst in Gestalt der Fregatte „Gefion" mit 46 Kanonen, die am 5. April 1849 mit dem Linienschiff „Christian VIII." mit 84 Kanonen und den Raddampfern „Hekla" und „Geyser" nebst Transportschiffen zur Besetzung der Stadt Eckernförde in die Bucht eingelaufen und nach Vernichtung des Linienschiffs im Feuer der Strandbatterien (Hauptmann Jungmann und Unteroffizier Preußer) in deutsche Hände gefallen war. Unter dem Namen „Eckernförde" wurde sie der deutschen Flotte eingereiht, die damit auf dem Papier zu zwölf Kriegsschiffen angewachsen war, nicht gerechnet einige kleine Fahrzeuge der schleswig-holsteinischen Flotte.

Flottengründung von 1848



Eckernförde, 5. April 1849. „Gefion" und „Christian VIII."

Um diese Zeit erkannte Preußen es für richtig, seine eigenen Schiffe unter der preußischen und nicht unter der schwarzrotgoldenen Flagge fahren zu lassen, da es berechtigte Zweifel in die Lebensfähigkeit der Bundesflotte setzte, zu der die Beiträge der Länder nur höchst zögernd eingingen. Außerdem hatte England nach einem Vorstoß des Admirals Brommy mit seinen drei Schiffen „Barbarossa", „Lübeck" und „Bremen" am 4. Juli 1849 gegen die dänische Korvette „Valkyrien" in der Nähe des englischen Hoheitsgebietes von Helgoland dem Bremer Senate — in Ignorierung des Bundes — in einer Note mitgeteilt, daß es „die deutsche Flagge nicht kenne und solche unbekannten Flaggen in See wie die von Seeräuberschiffen behandeln werde" — eine unverfälschte Probe englischen Geistes. Eine gemeinsame Kriegführung existierte nicht. Die Schleswig-Holsteiner kämpften auf eigene Faust und mit wechselndem Erfolg gegen die Dänen, so 1849 mit fünf Kanonenbooten an der Westküste im Wattenmeer der Halligen, vor Kiel mit ihrem Dampfer „Bonin", Schleppdampfer „Löwe", Schuner „Elbe" und einem Dampfkanonenboot, und so mit schwachen Mitteln, aber vorbildlicher Hingabe und Zähigkeit bis zum bitteren Ende 1851, das sie noch einmal dänisch machte. Auch der preußische Raddampfer „Preußischer Adler" focht mit einer dänischen Brigg „St. Croix", und in Kiel hatte man das Erlebnis, den Probefahrten des ersten Unterseebootes der Welt beizuwohnen. Es war der „Brandtaucher" des bayrischen Unteroffiziers Bauer, der leider am 1. Februar 1851 im Kieler Hafen verunglückte, übrigens ohne Menschenverluste, erst 1887 gefunden und gehoben wurde und heute im Hof des Instituts für Meereskunde, Reichsmarinesammlung, in Berlin noch zu sehen ist.

Preußische Marine und Schleswig-Holstein

Mit der Bundesflotte wurde es nichts. Die Widerstände wuchsen, die Nationalversammlung flog auf, und nach der preußischen Demütigung von Olmütz faßte

der wieder eingesetzte Bundestag am 2. April 1852 den Auflösungsbeschluß. Aus einigen Plänen, den Gedanken fortzusetzen, ist der zu erwähnen, daß Österreich eine Flotte in der Adria, Preußen eine solche in der Ostsee und die anderen Staaten zusammen eine dritte in der Nordsee unterhalten sollten. Hannover hätte diesen Auftrag gern übernommen, fühlte sich aber ohne Preußen nicht stark genug und wollte mit Preußen nicht zusammengehen. Wahrscheinlich entstand damals in Preußen der später verwirklichte Gedanke, sich selber durch Erwerb oldenburgischen Gebiets an der Nordsee festzusetzen. So wurden alle Verträge gekündigt, „Barbarossa" strich am 10. April 1852 die Flagge und ging mit „Eckernförde", jetzt wieder „Gefion" benannt, bereits für geleistete Vorschüsse an Preußen verpfändet, in preußische Dienste über. Den Rest der Bundesflotte erhielt der ehemalige oldenburgische Staatsrat Dr. Hannibal Fischer den Auftrag zu versteigern, was unter wenig erfreulichen, teilweise skandalösen Umständen geschah. Der Ertrag des Verkaufs war gering genug, eine bezeichnende, unklare Episode deutscher Geschichte zu Ende. Die Erbschaft wurde von Preußen angetreten.

Ende der Bundesflotte

Die preußische Marine wuchs sich in diesen Kriegs- und Friedensjahren stetig aus. Um 1850 zählte das Personal 29 Offiziere, 30 Kadetten, 5 Deckoffiziere, 50 Unteroffiziere, 378 Matrosen, 100 Schiffsjungen seemännisches Personal, dazu das Marinekorps (späteres Seebataillon) von 7 Offizieren, 20 Unteroffizieren, 10 Spielleuten und 300 Soldaten, und das Maschinistenkorps von 6 Maschinisten, 6 Lehrlingen, 12 Heizern. Dazu 9 Zahlmeister, 8 Ärzte und 1 Auditeur (Kriegsgerichtsrat). Die Schiffsliste umfaßte 37 Ruderkanonenboote (von den Dänen „Seeferkel" genannt, aber doch geachtet), die Schiffe „Amazone", „Preußischer Adler", die Dampfer „Königin Elisabeth" und „Danzig", die Schulfregatte „Merkur", die wenig seetüchtig war und keine Geschütze führen durfte, dann seit 1851 die schnellen Radavisos „Nix" und „Salamander", in England gebaut, und die neue, in Danzig gebaute, getakelte Raddampferkorvette „Danzig" und seit 1852 „Barbarossa" und „Gefion". Mit diesen Schiffen wurden weite Schul- und Übungsreisen ausgeführt und der Grund zu sorgfältiger seemännischer Schulung gelegt, die von dem Generalinspekteur Prinz Adalbert, selber ein tüchtiger Seemann, fachmännisch überwacht wurde. In Berlin wurde 1853 eine Admiralität als vom Kriegsministerium getrennte selbständige Zentralstelle gegründet, der Prinz wurde zum „Admiral der deutschen Küsten" ernannt. Stationsort der Kriegsflotte wurde Danzig, wo man über eine im Aufschwung begriffene Werftindustrie verfügte. Dort hat die preußische Marine lange ein unscheinbares Dasein geführt, bis Preußens Führerstellung im Zollverein 1853 die Gedanken allgemein dahin lenkte, in ihm die einzig für Schutz des Handels, der Schiffahrt und auch der Nordseeküsten geeignete und zuständige Macht zu erblicken, eine Aufgabe, für die sich das Reich seit seinem Bestehen als unfähig erwiesen hatte. Besonderes Verständnis fand diese Mission Preußens in Oldenburg, das sich alsbald bereitfand, für eine Kaufsumme von 1½ Millionen Taler das Jadegebiet abzutreten. Damit erhielt der Gedanke

Aufstieg der preußischen Marine

einer Marinestation der Nordsee, die spätere Anlage von Wilhelmshaven, die feste Grundlage.

Bestand um 1855

Um 1855 umfaßte die preußische Flotte, nachdem „Nix“ und „Salamander“ gegen die englische Fregatte „Thetis“ ausgetauscht waren, die beiden Fregatten „Gefion“ (48 Kanonen) und „Thetis“ (38), die beiden Dampfkorvetten „Danzig“ und „Barbarossa“ (je 6 Bombenkanonen), Schulschiff „Amazone“, Korvette „Merkur“, die Schuner „Hela“ und „Frauenlob“, letzterer eine Gabe patriotischer Frauen, wie sie sich 1932 nach dem Untergang des Segelschulschiffs „Niobe“ und bei der Sammlung für „Gorch Fock“ wiederholt hat. Schließlich einige 40 Ruderkanonenboote.

Es war die Zeit des Krimkrieges (1854—56). Man besaß in Frankreich bereits gepanzerte, schwimmende Batterien, auch das übrige französische Schiffsmaterial, schon stark durchsetzt mit schraubengetriebenen Dampfschiffen, modern bewaffnet und organisiert, stach vorteilhaft gegen das englische ab und erweckte dort Neid und Mißgunst, wie immer, wenn eine andere Macht in Seeangelegenheiten Fortschritte zeigte oder einen Vorsprung erlangte. Die vorbeschriebene preußische Seestreitmacht war noch ein recht schwaches Kampfwerkzeug und hatte mehr die Bedeutung einer Schulflotte, konnte jedoch bereits bei ihren überseeischen Fahrten und Besuchen in erfreulicher Weise für die Hebung des deutschen Ansehens beitragen, wie die Gesandtenberichte verschiedentlich und mit Nachdruck hervorheben. Auch Bismarcks Aufmerksamkeit wird auf die Möglichkeiten gelenkt, die für Preußen in der Übernahme einer solchen

Bismarck und die Flotte

repräsentativen Machterweiterung liegen. Er billigt den Jadeplan und den oldenburgischen Vertrag und schreibt bitter 1857 an General von Gerlach: „Österreich kann uns keine Bedeutung in Deutschland gönnen, England keine Chancen maritimer Entwicklung in Handel oder Flotte und ist neidisch auf unsere Industrie.“ Diese deutsche Industrie war dank der innerdeutschen Zollverständigung und des wachsenden Eisenbahnverkehrs im raschen Aufblühen. Die noch außerhalb des Zollvereins gebliebenen Hansestädte, Mecklenburg und Holstein hatten davon das Nachsehen, jedoch fanden die ersteren ihren Vorteil in ihrer Unabhängigkeit, die ihnen, ohne politischen Widerstand zu finden, den Aufbau der später so großartigen transatlantischen Seeverbindungen gestattete.

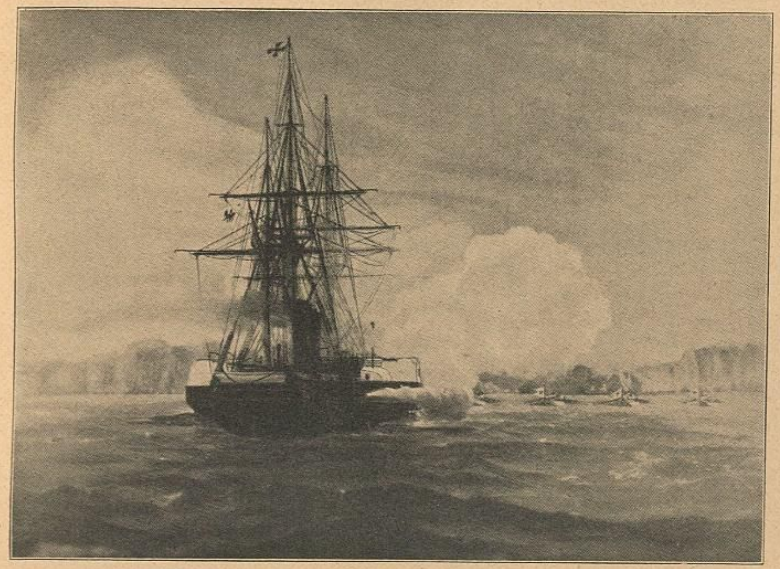
Überseefahrt

Die Hamburg-Amerika-Linie wurde 1847 gegründet und nahm 1856 die erste regelmäßige Dampfschiffverbindung mit Neuyork auf. Der 1857 gegründete Bremer Lloyd folgte 1858. Beide Linien gründeten ihr Geschäft auf die Einnahmen aus der starken Auswanderung von jährlich 200000 bis 300000 Menschen, die ihnen für die Rückfrachten von Amerika billige Preisgestaltung ermöglichte. So half ein für den Bevölkerungsaufbau nicht vorteilhafter Vorgang der Wirtschaft an anderer Stelle.

Eine mutige und zu ihrer Zeit äußerst volkstümliche Waffentat verdient besondere Erwähnung. Prinz Adalbert hat 1856 seine Admiralsflagge auf der Raddampferkorvette „Danzig“ gesetzt und aus dieser, ferner „Thetis“, „Amazone“, „Merkur“ und „Frauenlob“ ein Geschwader gebildet, das er in Madeira zu verschiedenen Aufgaben auflöst, um selbst ins Mittelmeer zu gehen und an

der marokkanischen Küste, wo die Rifpiraten einige Jahre vorher ein Stettiner Schiff geplündert hatten, nach dem Rechten zu sehen. Man fährt beim Kap Tres Forcas im Boot an der Küste entlang und empfängt Feuer von Land. Sogleich wirft der prinzliche Draufgänger sein kleines Landungskorps von Matrosen und Seesoldaten an Land, setzt sich selber an die Spitze und stürmt unter Verlusten die Höhen gegen dichte Massen von Marokkanern, muß dann freilich zurückweichen mit 7 Toten und 22 Verwundeten, darunter er selber. Der Geist, der diese kleine Feuertaufe veranlaßte, fand in Europa hohe Beachtung. Es war derselbe, der den Prinzen 1871 trieb, auf den Schanzen

Prinz Adalbert bei Tres Forcas



Prinz Adalbert bei Tres Forcas 1856 auf S. M. S. „Danzig“

vor Paris herumzusteigen mit den Worten: „Es ist höchste Zeit, daß einmal wieder ein Hohenzoller vorm Feinde Blut oder Leben läßt.“ In der Geschichte unserer Marine hat das Begebnis daher seinen verdienten Ehrenplatz gefunden.

Neue Verordnungen von 1856 regeln jetzt die Bildung eines Seewehroffizierkorps, einer Schiffsjungendivision, die Trennung der Admiralität in Marine-Oberkommando und Verwaltung. Die Verwaltung wird dann zum Marineministerium und neben dem Kriegsministerium dem Generalleutnant Albrecht von Roon übertragen. Der Flottenbestand vermehrte sich bis 1859 weiter um die Schraubenkorvetten „Arcona“ und „Gazelle“, die Jacht „Grille“ und Aviso „Loreley“. Die beiden letzteren Schiffe haben weit über 50 Jahre ihren Dienst

Wachstum und größere Reisen

versehen. Man kam endgültig von den „Seeferkeln" ab und baute 19 Dampfkanonenboote. Eine besonders wichtige Auslandsreise führte 1859—62 ein Geschwader, bestehend aus „Arcona" mit 27 Geschützen, „Thetis" mit 38 Geschützen, Schuner „Frauenlob" und Transportschiff „Elbe" in ostasiatische Gewässer. Im fernen Osten waren die Tore der 250 Jahre verschlossenen japanischen Inselwelt durch den amerikanischen Kommodore Perry soeben (1854) geöffnet, China, Japan und Siam boten Handelsmöglichkeiten, die der bereits weiter ausgreifende preußische Trieb zu Handel und Seegeltung zu untersuchen beschloß. Die Reise ging von Danzig über England um das Kap von Südafrika nach Singapur, wonach der Schuner „Frauenlob" im Taifun seinen Untergang fand und verschollen blieb. Die größeren Kriegsschiffe, die gleichfalls in ernster Gefahr gewesen waren, landeten den außerordentlichen preußischen Gesandten Graf Eulenburg dann am 18. September 1860 in Yokohama, wo er seinen Staatsbesuch abstattete — nicht ohne Gefahren —, um nach Vollendung seines Auftrags mit dem Geschwader über Siam die Heimreise anzutreten. Einen neuen Verlust brachte der schon erwähnte Untergang der Schulkorvette „Amazone" am 14. November 1861 im Sturm an der holländischen Küste, mit Mann und Maus und einem ganzen Jahrgang Offiziersnachwuchs an Bord.

Die preußische Stellung zu den Uferstaaten ließ noch zu wünschen übrig. Hannover war mißtrauisch, England verbunden und feindselig, und es klaffte die weite Lücke der dänischen Elbherzogtümer Schleswig und Holstein an Nord- und Ostsee. Napoleon III., dem der Aufstieg Preußens zur Seemacht nicht unlieb gewesen wäre, um es im Norden abzufinden und gegen England auszuspielen bzw. zu verfeinden, machte Bismarck 1857 dahingehende Anspielungen, deren Gefahr jener sogleich erkannte. Es stand für Bismarck fest, daß Machtzuwachs nur aus eigener Kraft fließen dürfe. Es folgt der Krieg Frankreichs gegen Österreich in Italien 1859, die Mobilmachung des preußischen Heeres am Rhein und anschließend die große Heeresreform des Prinzregenten Wilhelm, die Bismarck durchkämpfen muß, und die später die Festsetzung an der Nordsee durch Abrundung des preußischen Gebiets ermöglichen soll.

In den Flotten der Welt herrscht in diesen Jahren das größte technische Durcheinander. Segelschiffe, Rad- und Schraubendampfer mit Masten und Segeln, schwimmende Panzerbatterien, die ersten Panzerschiffe erscheinen auf See, auch die amerikanischen Monitore mit ihren Panzerturmgeschützen, man gibt Schiffen einen Rammsporn, Mine und Torpedo kündigen sich an. Die preußische Flotte kann da noch nicht recht mitreden, es fehlt an Tradition und Erfahrung. Man entwirft 1863 ein Flottenprogramm von 6 Panzerfregatten, 6 Dampfavisos und 4 Transportern, aber es bleibt liegen, denn der Dänische Krieg 1864 bricht herein.

Flottenprogramm

Die Flottenliste umfaßt jetzt 79 Kriegsfahrzeuge mit 384 Geschützen, aber davon sind „Gefion", „Thetis", „Niobe", „Muskito", „Rover" und 3 Schuner reine Segelfahrzeuge mit 144 Kanonen, und 40 Ruderkanonenboote mit 76 Kanonen sind auch dabei und keine besondere Stärke. Der Krieg findet für diese kleine Streitmacht zu früh statt, sie kann den Wert und die Bedeutung der

Krieg mit Dänemark 1864

Seemacht noch nicht erhärten, die gegenüberstehende dänische Flotte zählt neben ihren 12 Segelschiffen und 50 Ruderbooten mit zusammen 527 Geschützen immerhin schon 31 Dampfschiffe mit 386 Geschützen, ist also wesentlich stärker. Die gegen sie zu lösende Aufgabe war von Prinz Adalbert klar und richtig dahin bezeichnet: die Deckung der Flanken der vorgehenden Armee, Blockadeabwehr und Küstenschutz gegen Angriffe. Demgemäß waren Stellungen in Stralsund und Swinemünde bezogen, in der Nordsee erwartete man noch einige Schiffe, die vom Mittelmeer heimberufen waren. Mit der Eisschmelze verkündeten die Dänen die am 15. März beginnende Blockade der Ostseehäfen von Barth bis Cammin, und schon am nächsten und übernächsten Tage griff der Kapitän zur See Jachmann, der in Swinemünde den Befehl führte, die Blockadegeschwader mit „Arkona" (28 Kanonen) und „Nymphe" (17 Kanonen) an. Bei Thießow an der Südostspitze Rügens stieß die von Stralsund kommende „Loreley" dazu, die Stralsunder 1. Kanonenboots-Flottille nahm eine Aufnahmestellung ein. Bei Jasmund an der Küste Rügens wurde der Däne unter Admiral van Dockum gesichtet, wie er sich in zwei Kolonnen ordnete.

Die preußischen Schiffe, die in Dwarslinie (Reihe nebeneinander) fuhren, führten glatte 68pfündige Bombenkanonen (zirka 21-cm-Kaliber), glatte 36-Pfünder (zirka 17 cm), glatte 30-Pfünder (16 cm), dazu gezogene 12-Pfünder (12 cm) und 24-Pfünder (15 cm) Hinterlader. Jachmanns „Arkona" eröffnete Feuer auf 3000 m, ging dann auf 1000 m heran und zog sich an der dänischen Spitze vorüber. Die beiden anderen Schiffe folgten den Bewegungen auf das Signal „dem Führer folgen", die stark überlegenen Dänen eröffneten die Verfolgung und steuerten dabei im Zickzack, um die Breitseiten ihrer Kolonnen zum Tragen zu bringen, wobei die Fregatte „Sjaelland" mit 42 Kanonen — nach anderer Lesart Linienschiff „Skjold" — anscheinend schwer verletzt liegen blieb. Nach zwei Stunden griffen die preußischen Kanonenboote in das Gefecht ein, und dieses, das für unsere Seite nur den Charakter einer Rekognoszierung und Feuerprobe haben konnte, nahm mit dem Verlust von 5 Toten, 8 Verwundeten, auf dänischer Seite 3 Tote, 19 Verwundete, ein Ende. Als mutige und vorbildliche Tat wurde es mit Recht hoch eingeschätzt und belohnt. — Zu einer Unterstützung der Landoperationen in Schleswig, zur Landung auf Alsen im Rücken der Düppeler Schanzen kam es infolge eines Sturmes leider nicht, der Krieg mußte über Düppeler Schanzen, Alsen und Sonderburg ohne die Flotte zu Ende geführt werden. Die letztere konnte sich nur gelegentlich mit den überstarken Dänen herumschießen, die sich noch durch zwei Panzerschiffe „Rolf Krake" und „Danebrog" verstärkt hatten, so die „Grille" am 14. April mit den dänischen Schiffen „Skjold" und „Sjaelland", am 24. April mit „Torstenskjold", „Dineta" mit der Fregatte „Jylland" vor Danzig, und die vom Mittelmeer heimgekehrten Schiffe „Preußischer Adler", Kanonenboote „Blitz" und „Basilisk" zusammen mit dem österreichischen Geschwader unter Tegetthoff bei Helgoland. Die Österreicher hatten die Fregatten „Schwarzenberg", „Radetzki" und Kanonenboot „Seehund" zum Seekrieg beigesteuert, es gab am 9. Mai 1864 ein Gefecht gegen die Dänen „Jylland", „Niels Juel" und „Heimdall", das von Tegetthoff

Tegetthoff bei Helgoland 1864

mit größter Tapferkeit geführt wurde, jedoch infolge eines schweren Brandes auf „Schwarzenberg“ abgebrochen werden mußte. Die Dänen gaben die Elbmündung frei. Am 2. Juli kämpften preußische Kanonenboote noch westlich Rügen, bei Dornbusch, mit Erfolg gegen starke dänische Streitkräfte. Die preußische Nordseeflotte verstärkte sich später durch die neu von Frankreich gekaufte Glattdeckskorvette „Augusta“ mit 14 Geschützen, wehrte die Blockade dort erfolgreich ab und stellte und fing eine dänische Flottille unter Kapitän Hammer im Wattenmeer von Sylt und Föhr, wobei sich das preußische Kanonenboot „Blitz“ besonders hervortat und österreichische Jäger kräftige Waffenhilfe leisteten. Im Vertrage von Gastein 1865 erhielt Preußen die Verwaltung Schleswigs, dazu Lauenburg, Kiel und Rendsburg.

Kiel preußisch

Neuer Flottenplan

Ein neuer Flottenplan von 1865, der auf 20 neue Panzerfahrzeuge abzielte und einen Jahreshaushalt für die Marine von 5 Millionen Talern forderte, scheiterte am Widerstand des Landtages, der daraufhin aufgelöst wurde. Bismarck sprach dabei die bemerkenswerten Worte gegen die Besserwisser von der Opposition, daß Fachleute dazu da seien, um sich ihres Urteils zu bedienen und nicht, um sie von Laien kritisieren zu lassen. Im Kriege 1866 half die Marine, von den Flußmündungen aus der überfälligen und im Interesse der Reichsverteidigung schädlichen Küstenhoheit Hannovers ein Ende zu machen. Während General von Manteuffel von Altona aus das linke Elbufer übersetzte und Harburg einnahm, gingen die preußischen Fahrzeuge, Panzerkanonenboot

Parlamentarischer Widerstand

Krieg 1866

„Arminius“, Kanonenboote „Tiger“ und „Cyclop“ elbeabwärts, vernagelten die hannoverschen Uferbatterien bei Brunshausen, andere Schiffe setzten das Füsilierbataillon des 1. Rheinischen Infanterieregiments 25 in Twielenfleth ab, wonach die hannoversche Festung Stade im Handstreich genommen wurde. Nach stürmischer Seefahrt und ernster Gefahr in der Elbmündung erreichte denn auch „Arminius“ unter Korvettenkapitän Reinhold Werner die Weser, wo man die drei hannoverschen Forts bereits verlassen fand und kampflos besetzte. Schließlich wurden noch die Emsbatterien übergeben und genommen, und nun erst war, seit Kiel und Schleswig-Holstein heimgekehrt waren, die gesamte deutsche Küste in preußischen und damit deutschen Händen und so ein schwerer, seit Jahrhunderten auf der deutschen Seegeltung lastender schicksalshafter Druck von ihr genommen. Die Verspätung dieser Entwicklung, die bei dem Machtbereich der Hansestädte hätte einsetzen müssen, wenn das Reich Weitblick, Tatkraft und Macht besessen hätte, war aber der Weltgeschichte gegenüber nicht mehr einzuholen. Die Welt war unter die Seemächte jetzt fast verteilt, und alles, was das spät geeinigte Deutschland noch unternehmen wird, um zu seinem Recht und Anteil zu gelangen, der seiner Masse und Bedeutung entspricht, wird ihm als Übergriff und Angriff ausgelegt werden, denn Besitz ist drei Viertel des Rechts, wie der englische Spruch besagt. Die preußische Volksvertretung von 1865 trifft nicht zum ersten und letzten Male der Vorwurf, sich großen und weitreichenden Gedanken versagt zu haben.

Dem Kriege folgt das Indemnitätsgesetz, die preußische Marine darf für 1867 mit einem Haushalt von 8,5 Millionen Talern rechnen. Kiel ist jetzt Kriegshafen und nimmt das Danziger Stationskommando der Ostsee auf. An der Jade nehmen die Vorarbeiten für den neuen Stützpunkt Wilhelmshaven rüstigen Fortschritt. Kabinettsorders haben die Stellung der Marine zur Landmacht und die Befehlsverhältnisse zu Wasser und zu Lande geregelt, Dienstzeit und Organisation sind festgesetzt, neben der Matrosendivision eine Werftdivision für das technische Personal, eine Marineschule in Kiel errichtet. Der Norddeutsche Bund vom 1. Juli 1867 nennt in Art. 53 seiner Verfassung die Bundesmarine als einheitliche Organisation unter Preußens Oberbefehl, Kiel und Wilhelmshaven als Bundeskriegshäfen, in Art. 54 die einheitliche Handelsmarine und verleiht beiden die Kriegs- und Handelsflagge in Schwarz-Weiß-Rot. Der preußische Adler im weißen Felde wird am 1. Oktober 1867 in Ehren auf allen Schiffen niedergeholt und durch die Kriegsflagge des Norddeutschen Bundes ersetzt, die bis auf die noch fehlende Kaiserkrone der späteren Reichskriegsflagge zum Muster dient und von keiner überheblichen Macht mehr als Piratenflagge zurückgewiesen werden wird. Denn hinter ihr steht die im Kampfe erprobte Macht und ein staatsrechtlich festgefügtes Gebilde.

Norddeutscher Bund 1867

Die Flagge Schwarz-Weiß-Rot

Neuer Flottenplan von 1867/68. Als Aufgaben der Marine werden jetzt bezeichnet: nicht nur Schutz der Schiffahrt und der Küsten, sondern auch im Bedarfsfalle das offensive Vorgehen gegen feindliche Seemacht, Küsten und Häfen. In zehn Jahren soll die Schiffsliste umfassen: 10 Panzerschiffe, 20 Korvetten,

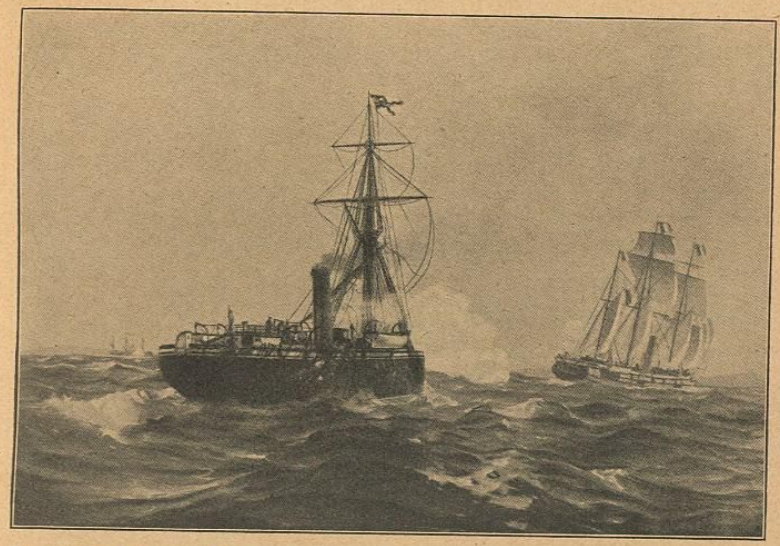
22 Kanonenboote, 8 Avisos, 3 Transportschiffe, 7 Schulfahrzeuge für Artillerie, Kadetten und Schiffsjungen. Der Reichstag bewilligt. Jedoch, die norddeutsche Schiffbauindustrie ist noch schwach, man braucht Musterschiffe und kauft in Frankreich die Panzerfregatte „Prinz Friedrich Carl" (6800 t und 16 Geschütze), in England den „Kronprinz" (5600 t und 16 Geschütze) und „König Wilhelm" (9800 t und 23 Geschütze), einen Riesen seiner Art und das stärkste Schiff der Zeit, das die Türken bestellt, aber nicht abgenommen hatten. Es hatte seine 24-cm-Kruppsche-Mantelringkanonen in langer Batterie und im Bug aufgestellt und machte mit seiner immer noch üblichen Segeltakelage, dem massiven Rammsporn und Gürtelpanzer einen imposanten Eindruck. Eigene Schiffsbaukunst in Danzig steuerte ferner 1868 die Panzerkorvette „Hansa" (3600 t und 8 Kanonen), die Glattdeckskorvette „Ariadne" und die gedeckte Korvette „Elisabeth" bei. Fregatte „Vineta", als preußisches Schiff hinausgegangen, kehrte als norddeutsches Bundesschiff in heimische Gewässer zurück, die „Hertha" fand Gelegenheit, mit Kanonenboot „Blitz" beim Abbringen der auf Felsen aufgelaufenen französischen Korvette „Roland" in der Chiosstraße tatkräftig zu helfen. Andere Schiffe besuchten ostasiatische und westindische Stationen und zeigten die Flagge mit Erfolg rund um die Welt. Am 17. Juni 1869 fand die feierliche Einweihung des Kriegshafens an der Jade statt, im Beisein König Wilhelms und einer englischen Abordnung. Es könnte Bände technischer Darstellung füllen, um das ungeheure Kulturwerk zu würdigen, das deutsche Hafenbauer in dieser Ecke der Nordsee, gegen Sturm und Flut, in Schlick und Watt und unter den schwierigsten Verhältnissen geschaffen haben. Es war eine Arbeit, die niemals zu Ende war, und bis in die neueste Gegenwart hinein der Wissenschaft und Technik immer neue Nüsse zu knacken gab, bis man aller Gewalten durch wissenschaftliche Forschung und Zähigkeit Herr wurde. Die Wahl der Jadebucht als Kriegshafen lag auf der Hand: kein Handelsverkehr wie in den Flußmündungen konnte die Tätigkeit der Kriegsflotte hindern oder durch sie gehindert werden. Die vorgelagerten Sände boten zwar stets Schwierigkeiten, die Navigation war oft wechselnd und nicht leicht, aber die gleichen Umstände schützten vor Angriff, dem außerdem durch Befestigungen am westlichen Ufer wirksam zu begegnen war. Die Marine war auch bei einem anderen wichtigen Ereignis vertreten, der Einweihung des Suezkanals im November 1869 in Gegenwart des preußischen Kronprinzen, der sich, von einer Jerusalemreise kommend, auf „Hertha" eingeschifft hatte. Es nahmen weiter teil: die Korvetten „Arkona" und „Elisabeth", Kanonenboot „Delphin" und die Jacht „Grille", auf der Kronprinz Friedrich Wilhelm die erste Kanalfahrt mitmachte. „Hertha" ging dann durch den Kanal nach Ostasien, „Arkona" nach Westindien und „Grille" zur Heimat.

Wilhelmshaven 1869

Nun folgt der dritte und größte deutsche Einigungskrieg, der von 1870/71. Die norddeutsche Bundesmarine sieht sich immer noch nicht in der Lage, gegenüber dem zur See vielmals stärkeren Frankreich ihr Gewicht in die Waagschale zu werfen und von der See her den Krieg wesentlich zu unterstützen, und muß sich wieder mit vereinzelten Waffentaten begnügen. Mit der Kriegserklärung

Krieg 1870/71

am 19. Juli 1870 waren die Panzerfregatten „König Wilhelm", „Friedrich Carl" und „Kronprinz" in der Außenjade postiert, Werft und Docks waren noch nicht brauchbar, die Schiffe infolge mancher Mängel nicht voll fahrbereit, die Befestigungen noch im Entstehen. Verstärkungen von der Ostsee kamen nach Meldung des Auslaufens einer französischen Flotte von 12 Panzerschiffen aus Cherbourg nicht mehr durch. In Kiel lag das alte Linienschiff „Renown" zur Verstärkung, die meisten Schiffe zog man nach Swinemünde zusammen, vor Danzig wachte die Korvette „Nymphe", in der westlichen Ostsee bei Dornbusch standen „Grille" und drei Kanonenboote auf Vorposten. So war es bestenfalls eine Igelstellung,



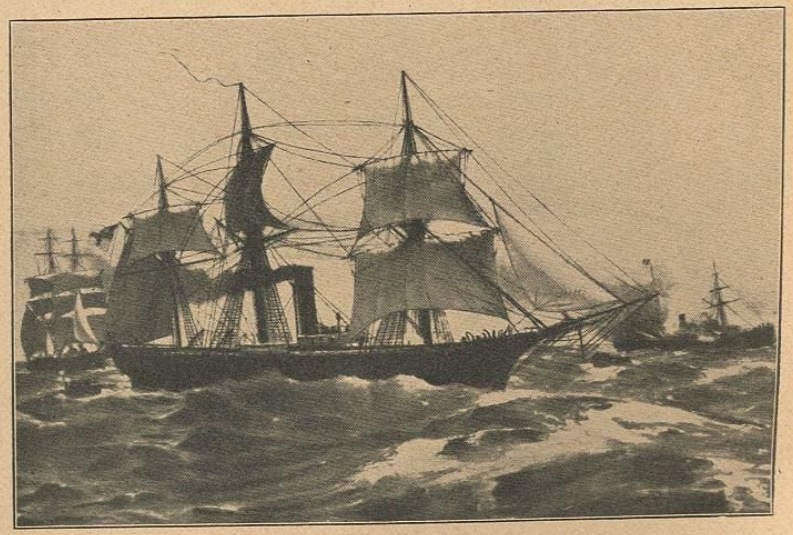
„Meteor" und „Bouvet". Gefecht bei Havanna 1870

die man dem feindlichen Angriff bot. Den Oberbefehl in der Nordsee führte Vizeadmiral Jachmann, in der Ostsee Konteradmiral Heldt. Im Ausland befanden sich „Hertha", „Arkona", „Medusa" und Kanonenboot „Meteor" unter Knorr.

Nun wurde aus dem französischen Angriff, trotz des ursprünglichen, weitreichenden Auftrags, eine Heereslandung von 30000 Mann in Norddeutschland vorzubereiten und des nach den ersten Niederlagen am 23. August ergangenen Befehls, die Nordsee zu blockieren, die Bundesflotte zu vernichten und die Jadewerke „um jeden Preis" zu zerstören, nicht viel. Die französische Flotte ging zunächst über Dänemark in die Ostsee, auch mit Rücksicht auf mangelnde Kohlenversorgung. Sie wurde vor Kiel gemeldet, ist bis Danzig vorgestoßen, hat aber nirgends eine Aktion gewagt, während die kleine „Grille" bei Dornbusch es sich nicht nehmen ließ, die Zähne zu zeigen und eine überlegene Macht

Die unsichtbare französische Flotte

anzugreifen. Auch der Danziger Befehlshaber machte mit „Nymphe“ einen mutigen Ausfall und kam ins Feuer. Im August trafen die Franzosen dann in der Nordsee ein, erklärten eine ganz unwirksame Blockade, wurden aber bei einem Ausfall der Panzerschiffe Jachmanns nicht gesehen, ebensowenig wie bei späteren Vorstößen. Die zerschmetternden Niederlagen im Landkrieg nahmen dem Admiral Fourichon vollends jede Lust zum Angriff, der nur mit Repressalien an anderer Stelle enden konnte. Danach verschwanden die Franzosen völlig und mit ihnen die Aussichten für die Jadeflotte, sich Lorbeeren zu holen. Besseres Glück hatte Knorrs „Meteor“, der, von Venezuela und verdienstvoller Tätigkeit in der Vertretung deutscher Interessen kommend, vor



Kreuzer „Augusta“ vor der Girondemündung

Havanna dem größeren und stärkeren französischen Kanonenboot „Bouvet“ auflauerte und es am 9. November 1870 zum Kampfe stellte. Der Franzose versuchte zu rammen, wobei er dem „Meteor“ Kommandobrücke, Kutter und Takelage zerstörte, wurde dann durch einen Treffer in das Hauptdampfrohr gefechtsunfähig und floh in neutrales Gebiet, wohin ihm Knorr mit seiner durch Tauenden behinderten Schraube nicht schnell genug folgen konnte. So blieben die Ehren des Tages bei „Meteor“. Fregatte „Arkona“, bei den Azoren stehend, wurde durch einen stärkeren Gegner „Montcalm“ in portugiesischen Gewässern festgenagelt und fuhr danach noch einige Monate auf Kreuzerkrieg. „Hertha“ und „Medusa“ sahen sich in Yokohama blockiert, und nur die Korvette „Augusta“ fand noch Gelegenheit, sich hervorzutun. Sie kreuzte vor der Girondemündung und brachte dort zwei Getreideschiffe auf, die sie als Prisen nach Hause schickte,

„Meteor“ bei Havanna

und versenkte einen Transportdampfer mit Heeresmaterial. Später wurde sie dann in Vigo scharf blockiert und traf erst nach dem Waffenstillstande in der Heimat ein.

Man kann zusammenfassend nicht sagen, daß die Marine, auch wenn sie gegen schwere Übermacht stand, in diesem Kriege, der dem Landheere so unvergleichliche Erfolge brachte, eine erkennbare Rolle gespielt hätte. Insbesondere konnte sie nicht an der wirkungsvollen Behinderung der französischen Zufuhren von Übersee, die den Krieg beträchtlich verlängerten, ihren Hauptzweck beweisen. Erfolge dieser Art hätten mit einem Schlage in Deutschland Klarheit über die Aufgaben einer Seemacht geschaffen. Ihr klebten die Eierschalen junger Tradition und unzulänglichen Materials noch zu deutlich an, jedoch schien der Angriffsgeist namentlich in der Front auf dem rechten Wege. Von höherer Führung und Strategie verstand man noch wenig.

Unter den Generälen Stosch und Caprivi

Der siegreiche Krieg von 1870/71 und die Reichsgründung hatten das Antlitz Europas verändert. Eine neue starke Kontinentalmacht war geschaffen, das vielhundertjährige Intrigensystem Frankreichs samt seiner militärischen Macht vorübergehend außer Kraft gesetzt.

General v. Stosch

Auch das Königreich Italien hatte sich mit Zurückziehung der französischen Vatikanwache zur Freiheit gefunden. Rußland benutzte die Wendung, um die im Krimkriege ihm aufgezwungene Entwaffnung im Schwarzen Meere zu kündigen. Neue Kräfte waren in Bewegung, und in ihrem Mittelpunkt stand das Deutsche Reich Bismarcks. Es konnte nunmehr seiner Aufgabe gerecht werden, die das alte Reich der Wiener Kaiser so schmählich versäumt hatte, über Außenhandel und Wirtschaft der Deutschen, über Seefahrt und Handelsniederlassungen und Auslandsbürger seinen schützenden Arm zu strecken. In der deutschen Flotte, die schon zur Zeit der kleinen preußischen Anfänge und der „Amazone“ so weite Volkstümlichkeit errungen hatte, konnte das Symbol der neuen Einheit am schnellsten wirksam werden, da in ihr alle Landsmannschaften verschwunden und die Reichsfarben im Mast, auf Fahnenstangen und am Schilderhaus ihre eigene neue Sprache sprachen. Die Kommandogewalt war des Kaisers.

Die kaiserlich deutsche Marine

Erste Maßnahmen regelten von neuem die Organisation dahin (AKO. vom 15. Juni 1871), wie schon bei Kriegsbeginn, daß das Oberkommando aufgehoben wurde und Kommando und Verwaltung in die Hand des Marineministers gelegt wurden, die Behörde erhielt mit dem 1. Januar 1872 den Namen Kaiserliche Admiralität. Diese Einheitsspitze, für die vieles dauernd Grundsätzliche spricht, erhielt ihren Sinn aus dem kaiserlichen Wunsche, in einer Zeit lebhafter Entwicklung eine feste Hand am Steuer zu wissen, und der streng soldatische Sinn des alten Kaisers legte ihm nahe, hierfür einen bewährten Offizier des Heeres zu wählen. Er wollte der Marine, die Prinz Adalbert mehr nach der „alerten, seemännischen" Seite hin entwickelt sehen wollte — er verbot das „Stillstehen" an Bord und führte breitkrempige Hüte und breitbeinige Haltung ein — eine feste militärische Grundlage geben, sozusagen eine preußische soldatische Grundhaltung. In der Tat haben auf diesem Gebiet stets gewisse Schwierigkeiten bestanden: der seemännische, oft schon seebefahrene Ersatz war nicht leicht in diese Form zu bringen, der die Art des Dienstes auf fahrendem Schiff nicht günstig ist. Auf die Rahen und ins Boot gehören Seemänner, keine Soldaten, vor den Kesseln und in der Maschine kann man nur mit Schwierigkeiten Ehrenbezeugungen machen. Die Rekrutenzeit konnte nicht immer die erforderliche Grundlage legen, die Marine war militärisch, aber auf ihre Art, der englischen und anderen ähnlich, wie es im Beruf liegt. Beim Wiederaufbau nach Weltkrieg und Revolution kehrte man jedoch bewußt zu den militärischen Grundlagen zurück und verstärkte und vertiefte sie bedeutend, ohne darüber an Seemannschaft zu verlieren.

Organisation und Grundlagen

Die Admiralität wurde also am 1. Januar 1872 in die Hände des Generals der Infanterie Albrecht v. Stosch gelegt, eines hochbewährten Offiziers von starker Eigenart, nach Tirpitz' Beschreibung „scharf wie gehacktes Eisen" und zu „gewaltigen Anschnauzern" jederzeit bereit. Er gab der Marine alles, was in seinen Fähigkeiten lag, und das war viel. Die Trennung der beiden Stationskommandos Ost- und Nordsee war bereits 1871 durchgeführt, die Marineteile an Land wurden gleichmäßig auf beide verteilt, die 1. Matrosen- und 1. Werftdivision nach Kiel, die 2. nach Wilhelmshaven verlegt, zwei Intendanturen eingerichtet, die Depots in Stralsund und Geestemünde aufgehoben, zwei Kompanien des Seebataillons in Wilhelmshaven errichtet und als besondere Neuerung dort eine Torpedoabteilung geschaffen, der später der Korvettenkapitän Tirpitz zu hoher Entwicklung verhelfen sollte. Stosch vertiefte sich sogleich mit großer Gründlichkeit in die Aufgaben seines Ressorts, erkannte klar die seit der Hansezeit abgerissenen Fäden deutscher Seegeltung und suchte sie auf vielen Wegen neu zu knüpfen. Das Ergebnis seiner Studien war der Flottengründungsplan von 1873, der sich auf eine eigenhändig verfaßte Denkschrift des neuen Chefs der Admiralität stützte. In dieser wurden die Aufgaben der Seemacht: Schutz des Seehandels, Küstenverteidigung und Angriffsbereitschaft im einzelnen geprüft, wobei der Verfasser zu folgenden Ergebnissen gelangte. Die Bedeutung des Seehandels als die Folge der industriellen Entwicklung wurde richtig gekennzeichnet, ebenso die Bedeutung der

General v. Stosch

Denkschrift und Flottenplan 1873

Seemacht für den Schutz der im Ausland und nicht immer unter gesicherten Verhältnissen tätigen Deutschen. In der Frage der Entwicklung einer Offensivkraft nahm der General einen mehr zurückhaltenden Standpunkt ein. Es erschien ihm selbstverständlich, daß die Offensivkraft in einem großen Kriege der Armee überlassen bleiben mußte, eine Vorstellung, die aus den Ereignissen der Zeit und der noch nicht ausreichend vertieften Lehre vom Seekrieg zu verstehen ist. Die Begründung dieser Anschauung geschah jedoch in einer Weise, die kriegswissenschaftlich schon damals nicht zu billigen war. Stosch erblickte im Landkriege, in der Besetzung feindlichen Gebiets, das klassische und einzige Mittel, dem Gegner seinen Willen aufzuzwingen. In siegreichen Seekämpfen und der „Eroberung feindlicher Schiffe" sah er nur einen Vorteil für die „Ziehung des Kriegsfazits". „Die Wegnahme einer ganzen feindlichen Kriegsflotte gewährt höchstens das Mittel, eine Eroberung zu beginnen." Das ist die aus der Napoleonzeit stammende Idee vom Seekriege, der nur die Mittel zu einer Invasion bereitstellen soll, es ist die Idee der spanischen Armadas, die immer auf eine Landung in Irland hinzielten, es ist dieselbe grundverkehrte Anschauung, die noch im Weltkriege unausgesprochen vorherrschte, daß man am Kriegsende, d. h. am Ende eines Landkrieges, die noch vorhandenen Seestreitkräfte gegeneinander aufrechnen und danach das machtpolitische „Fazit" ziehen würde und seine Flotte zu diesem Zweck schonen müßte. Es ist der Musterfall kontinentaler Kriegsauffassung, die noch keine Ahnung hat von der Totalität des Krieges, von der Einwirkung der Seemacht auf Handel und Wandel, auf Ernährung und Kriegsversorgung, von ihrer Eigenschaft als Schlüssel zu Leben, Sicherheit und Macht. Wir werden bei Schilderung des Weltkrieges mehr von ihr hören.

Rückständige Gedanken

Es ist kein Vorwurf gegen den tüchtigen Soldaten und Organisator Stosch, daß ihm der Blick in solche Tiefen und Fernen noch verschlossen war, denn die europäische Welt hatte noch keine eigentliche Hungerblockade durch Seemacht erlebt. Genauere Kenntnis des amerikanischen Sezessionskrieges (1861—65) hätte diese Einsicht jedoch bereits bringen können. Man hatte seinen Clausewitz, die neueren und älteren Kriegslehren gewissenhaft studiert und stand in diesen Grenzen gewiß auf der Höhe der Zeit. Dazu kam, daß das neue Reich genug Veranlassung hatte, über seinen Besitzstand mit den bisherigen und gewohnten militärischen Mitteln zu wachen und eine Zersplitterung seiner Kräfte zu scheuen. Um so mehr und etwas im Widerspruch zu jener Auffassung stehend, ist es zu begrüßen, daß der General-Admiral in seinen taktischen Vorschriften, in seinem Exerzierreglement der Flotte den Abschnitt „Ran an den Feind!" schenkte und ans Herz legte, den Grundsatz, daß entschlossener Angriff weit über ausgeklügelten Spekulationen über den vermeintlichen Gang des Gefechtes stehe. Die Entschlossenheit des taktischen Angriffs, zum Unterschied von den strategischen Überlegungen, ist immer das sorgfältig gehütete Gut der deutschen Flotte geblieben, sie reicht von den Brandenburgern bis nach Coronel und zum Signal Admiral Scheers in der Skagerrakschlacht und den zahl-

Scharfer Angriffsgeist

losen tapferen Taten einzelner Schiffe, U-Boote und Verbände und in die Gegenwart der heutigen Kriegsmarine hinein.

Für die Gestaltung und das Schicksal des Flottenplans von 1873 sprachen neben jenen Erwägungen über die nicht gesicherte Stellung Deutschlands in Europa und die bereits wahrnehmbare Annäherung Frankreichs und Rußlands, die zur Anspannung der landmilitärischen Kräfte mahnte, finanzielle und innerpolitische Rücksichten mit. Zentrum und Sozialdemokratie, die neuen Totengräber des deutschen Schicksals, hatten bald nach dem Kriege ihre Oppositionsstellung bezogen und erschwerten mehr und mehr die Bewilligung der dringenden Wehrforderungen. Der erste Flottenplan zwar wurde genehmigt. Er umfaßte 8 Panzerfregatten, 6 Panzerkorvetten, 7 gepanzerte Monitore, 2 Panzerbatterien, 20 Kreuzer, 6 Avisos, 18 Kanonenboote, 28 Torpedofahrzeuge und 5 Schulschiffe, die mit einem Aufwande von 219 Millionen Mark bis 1882 fertig sein sollten. In vorläufige Anrechnung kamen 7 Panzerschiffe, 11 Korvetten, 5 Avisos, 19 Kanonenboote und 6 Schulschiffe, darunter die neue Panzerfregatte „Kaiser", Korvette „Luise", Aviso „Falke" und „Pommerania", dazu Kanonenboote „Albatros" und „Nautilus". Ältere Schiffe wurden gestrichen. Im Bau befanden sich noch die Panzerfregatten „Großer Kurfürst", „Friedrich der Große" und „Preußen" und in England die Panzerfregatte „Deutschland". Die geforderten Panzerkorvetten wurden in Gestalt der vier Schiffe der „Sachsen"-Klasse, „Sachsen", „Baden", „Bayern", „Württemberg" und später „Oldenburg" in Bau gegeben. Unter den neuen Kreuzern erschienen „Luise", „Freya", „Leipzig", „Prinz Adalbert", „Bismarck", „Blücher", „Gneisenau", „Carola" und „Sophie"; die Monitore nahmen die Gestalt der Panzerkanonenboote der „Wespe"-Klasse an, gedrungene kleine Fahrzeuge mit einem 30,5-cm-Geschütz, unter den Avisos — einer kleinen Art von Kreuzern für Aufklärung und Meldedienst — sah man „Hohenzollern" (später „Kaiseradler"), „Blitz", „Habicht", „Möve". Die meisten dieser Schiffe haben später ein hohes Alter erreicht und noch in den Anfangsjahren dieses Jahrhunderts ihren Dienst getan. Einige Versuchstorpedoboote „Tapfer", „Vorwärts" und „Sicher", Minenleger und Kanonenboote wie „Iltis" und „Wolf", Schulschiff „Mars" und Kreuzer „Stein" vervollständigten die Liste. Der Auslandsdienst fand Stoschs besondere Aufmerksamkeit. Er sah die Aufgaben der Marine ergänzend darin, „dorthin unsere Macht zu tragen, wo wir kleinere Interessen zu vertreten haben, und wo wir die eigentliche Macht unseres Staates, die Landmacht, nicht anders hinbringen können. Wir müssen die Mittel haben, schützend auftreten zu können, wo unsere deutschen Interessen unmotiviert verletzt worden sind." Dementsprechend waren die ausländischen „Stationen" zu besetzen: Ostasien und Westindien mit zwei Korvetten und einem Kanonenboot, dazu als „fliegendes Geschwader" — eine gute Bezeichnung, nur nicht ganz unseren heutigen Begriffen von Schnelligkeit entsprechend — eine Panzerfregatte, zwei Korvetten und ein Kanonenboot, zu seiner Verstärkung bereit: drei Panzerfregatten, drei Korvetten und drei Kanonenboote. Das Kreuzergeschwader, das unter Graf Spee sich unsterblichen Ruhm gewinnen sollte, war damit geschaffen.

Flottenplan bewilligt

Heimatflotte

Kreuzergeschwader

Die gleiche Sorgfalt wandte Admiral v. Stosch der Berufserziehung und Ausbildung der Marine zu, eine Marineakademie wurde 1872 in Kiel errichtet, ein Maschineningenieurkorps (heute heißt es Ingenieuroffiziere) als militärische Truppe begründet, die Ausbildung der Besatzungen und Landmarineteile, die Verwaltung der Werften und Anlagen, der gesamte Dienst scharf und kritisch überwacht, zum großen Nutzen der Marine. Die Wilhelmshavener Werft wuchs, bald mußte eine zweite Hafeneinfahrt geschaffen werden — der Gezeitenwechsel an der Nordsee setzt Schleusen und Hafenbecken voraus — in Kiel war seit 1868 eine zweite Werft entstanden, in allen Garnisonen, Kasernen und neben den Werften Arbeitersiedlungen.

Am 15. Juni 1873 starb der Generalinspekteur der Marine, Prinz Adalbert, im Alter von 62 Jahren. Seinem Wirken für die preußische und deutsche Seegeltung gebührt die dankbare Verehrung des Vaterlandes. Er hatte die in ferner Erinnerung liegenden Werte und Weisungen der deutschen Geschichte tief erfaßt und stand mit seinem Blick für die See und ihre Bedeutung als würdige Ergänzung neben seinem königlichen Vetter.

Heimgang Prinz Adalberts

In die Amtszeit des Generals v. Stosch fallen eine Reihe von Gelegenheiten, bei denen die Auslandsschiffe ihren Nutzen erweisen konnten. In Haiti hatten 1872 S. M. S. „Vineta" und „Gazelle" — die Kriegsschiffe hatten diese Bezeichnung „Seiner Majestät Schiff" in Anlehnung an das englische H. M. S. erhalten, in Frankreich fehlt die Kennzeichnung, in Amerika setzt man U. S. S. vor den Namen — verschleppte Forderungen einzutreiben, besetzten zwei Kanonenboote in Port au Prince und erzwangen die Zahlung an den deutschen Gläubiger. In Spanien war 1873 infolge des republikanischen Aufstandes gegen den König Amadeus Leben und Eigentum von Deutschen in Gefahr. Ein starkes deutsches Geschwader unter Kommodore Werner nahm in Zusammenarbeit mit englischen Schiffen den Sicherungsdienst wahr und schritt mehrfach gegen aufständische Schiffe unter der roten Flagge ein, nahm einen Aviso weg, auf dem sich piratenhafte Elemente befanden, schützte Malaga gegen eine erpresserische Beschießung und sorgte so energisch für Seepolizeidienst und Ordnung. Es war eine Enttäuschung für die Marine und die beschützten Deutschen, daß Fürst Bismarck die Maßnahmen gegen die Republik, die sich zwei Jahre behauptete, nicht billigte und den Kommodore abberufen ließ. Auch im nächsten Jahre 1874 gab es ähnlichen Anlaß für deutsche Kriegsschiffe, sich mit Carlisten, den irregulären Anhängern des ewigen Prätendenten Don Carlos, in Nordspanien herumzuschlagen. Eine großartige wissenschaftliche Expedition, die nur von der Forschungsreise des „Meteor" (1925—27, Kapitän z. S. Spieß) übertroffen wird, führte S. M. S. „Gazelle" zwei Jahre in den Atlantik und die Südsee zur Erforschung der Bodenprofile des Südatlantik, der großen Meeresströmungen am Äquator und bei Neuguinea, woraus sich später die Erwerbung dieser Kolonie ergab. (Der Kommandant der „Gazelle", Freiherr v. Schleinitz, wurde ihr erster Gouverneur.) „Vineta" umsegelte 1875—77 auf einer Schulschiffreise die Erde über Südamerika, Südsee, Ostasien, Kapkolonie, Montevideo, auf Wegen, die auch heute noch unsere Schulkreuzer zur Ausbildung des

Auslandsdienst

Nachwuchses, wenn auch in viel kürzeren Reisen, befahren. Im Jahre 1876 hatte ein deutsches Panzergeschwader vor Saloniki zu demonstrieren, um von der türkischen Regierung Genugtuung für die Ermordung des dortigen deutschen Konsuls zu erlangen. Beim Staate Nikaragua war 1878 wieder eine Forderung beizutreiben, wozu ein Geschwader von Kreuzern zusammengezogen wurde, ein Ultimatum überbrachte, ein Landungskorps ausschiffte und Salut, Genugtuung und Zahlung erzwang. Peru lag mit Chile 1879 im Kriege, deutsche Landsleute in Callao sahen sich durch Beschießung chilenischer Schiffe bedroht, die auf Einschreiten der deutschen Schiffe „Hansa" und „Freya" unterblieb. S. M. S. „Viktoria", Glattdeckskorvette, half 1881 vor Albanien demonstrieren, wo die internationale Politik die Abtretung des Hafens Dulcigno seitens der Türken an Montenegro forderte, das gleiche Schiff bestrafte diebische Neger in Liberia, die einen deutschen Dampfer geplündert hatten, 1882 hatte S. M. S. „Hertha" in Lagos aus ähnlichem Grunde einzuschreiten. S. M. S. „Moltke" beförderte in demselben Jahre eine wissenschaftliche Expedition nach Südgeorgien, wo schwere Stürme und sehr schwierige Verhältnisse angetroffen wurden. Bei der Beschießung von Alexandria 1882 durch die Engländer hatten die Kanonenboote „Habicht" und „Möve" ihr Landungskorps auszuschiffen, um Konsulat und deutsches Hospital zu schützen, und schließlich hatten „Stosch" und „Elisabeth" in Amoy mit Schlichtung von Streitigkeiten zwischen Deutschen und Chinesen zu tun, und „Carola" und „Hyäne" mußten gegen Bewohner der Hermitinseln (bei Kap Hoorn) im Interesse einer deutschen Faktorei einschreiten.

Diese Art von Tätigkeit, deren weiten Umfang die vorstehende kleine Übersicht der Hauptvorfälle zeigt, tat der Marine gut und lag im besten Interesse des deutschen Ansehens in der Welt. Die schwarzweißrote Flagge war auf dem Meere heimisch geworden und lehrte Achtung, wo es nötig war. In der Regel ging ihr bereits der Ruf Deutschlands und Bismarcks weit voraus, und die deutschen Landsleute in der Fremde, die sich so lange unter dem zweifelhaften Schutz territorialer oder hanseatischer Hoheitszeichen oder gar unter fremden Flaggen hatten herumdrücken müssen, fühlten mit unbeschreiblicher Erhebung ihr neues Ansehen und sahen mit Freude auf die deutschen Kriegsschiffe, die ihnen zugleich Macht und Heimat verkörperten. Die Besatzungen und Offizierkorps kamen weit herum in der Welt und brachten einen Hauch von ihr in das Binnenland. Sie erwarben zugleich vorzügliche berufliche Fertigkeit und Kenntnisse, nicht selten wurden Kommandanten mangels jeder Befehlsverbindung mit der Heimat vor plötzliche, schwerwiegende, politische und militärische Entschlüsse gestellt. Die Schule, die Stosch mit seiner Vorliebe für den Auslandsdienst der Marine bereitet hatte, trug also vielfältige Früchte, und die auswärtige Politik durfte sich ihrer in gleicher Weise erfreuen.

Wirkungen des Flaggenzeigens

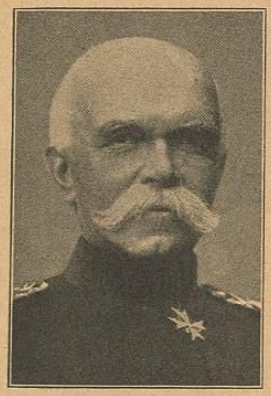
In der Heimat lagen die Schiffe ihrer Ausbildung ob. Der greise Kaiser Wilhelm besichtigte im Herbst 1875 vor Warnemünde die Heimatflotte, bestehend aus dem Panzergeschwader mit „König Wilhelm", „Kronprinz", „Kaiser", „Hansa" und Aviso „Falke", und den Segelschiffen „Niobe", „Rover", „Muskito" und „Undine". Prinz Heinrich von Preußen trat im April 1877 als

Kadett in die Marine ein, dazu berufen und bestens geeignet, die von seinem Oheim begründete Tradition der seefahrenden Hohenzollern fortzusetzen. Im Jahre 1878 am 6. Mai traf ein schweres Unglück die Flotte, als das Übungsgeschwader, bestehend aus „König Wilhelm", „Großer Kurfürst" und „Preußen" nebst „Falke" sich auf einer Fahrt im Englischen Kanal befand und bei einem Ausweichmanöver vor einem Segelschiff der „König Wilhelm" den „Großen Kurfürst" so unglücklich rammte, daß das große Schiff in 15 Minuten kenterte und 269 Mann in die Tiefe nahm. Der Kommandant, Kapitän zur See Graf v. Monts, der beim Kentern ins Wasser geschleudert war, verweigerte seine Rettung und wurde bewußtlos geborgen. Die Schiffe fuhren für ihre Manövrierfähigkeit damals viel zu eng, kaum 100 m Seitenabstand. Ihre innere Sinksicherheit durch Doppelboden und Schotteneinteilung war noch sehr im Rückstand, das Risiko bei solchen Unfällen groß. Im Sommer 1880 wurde das Übungsgeschwader wieder besichtigt, und Tirpitz fand Gelegenheit, seine Torpedowaffe und einen scharfen Schuß auf die alte „Barbarossa" Brommyschen Angedenkens vorzuführen. Eine neue Besichtigung durch den 84jährigen Kaiser, verbunden mit einer Festungskriegsübung, ergab die Gelegenheit, den hochverdienten Chef der Admiralität, Admiral v. Stosch, durch den Schwarzen Adlerorden auszuzeichnen. Er trat im Frühjahr 1883 in den Ruhestand. Sein Nachfolger war der Generalleutnant v. Caprivi.

Untergang des „Großen Kurfürst"

Auch dieser bewährte Offizier entstammte dem Großen Generalstabe und brachte die seinem Werdegang entsprechenden Anschauungen und Fähigkeiten in sein neues Amt mit, das ihm äußerst fremd sein mußte. Nach Tirpitz' Urteil war er in erster Linie Soldat und stellte seine ganze Arbeit auf den Kriegsgedanken ein. Die strategischen Möglichkeiten eines Krieges sah er für die Flotte vielleicht noch enger an als sein Vorgänger und stellte daher ihren Ausbau wie die Ausbildung durchaus in den Dienst der Küstenverteidigung, veranstaltete regelmäßig Angriffsmanöver gegen die Küstenwerke und wandte der Torpedowaffe, die mit geringen Mitteln gute Aussichten für die Verteidigung verhieß, sein besonderes Augenmerk zu. Man hat sich zum Verständnis dieser Auffassung vorzuhalten, daß sich in diesen Jahren die Gefahr einer russisch-französischen Bedrohung in den Gedanken der Militärs stärker abhob. Der Zweifrontenkrieg schien manchem bereits in Sicht, und man hatte keine Vorstellung davon, wie man der Marine gegen die überlegene russisch-französische Flotte eine nützliche, offensive Aufgabe zuweisen könne. Wir können diese geistige Einstellung rückblickend nicht mehr ganz ermessen, denn das von Bismarck gerade im Jahre 1883 fertiggestellte System des Dreibundes, dem

Caprivi für Küstenverteidigung



General v. Caprivi

noch die Rückversicherung mit Rußland und der Bündnisvertrag mit Rumänien zuzurechnen war, schien ein genügendes Gegengewicht gegen jene Gefahr zu bieten. England war durchaus neutral, wenn auch nicht freundschaftlich, und unsere beiden Bundesgenossen waren uns durch ernste Sicherheitsinteressen verbunden, Frankreich aber im Orient (Tunis 1881) und in Ägypten stark engagiert. Die unbedingte Voranstellung der Heeresrüstungen in diesen Jahren und die Rückbildung der Flotte zur Küstenwaffe erscheinen in der Lage daher nicht ausreichend begründet. Marinestrategisch ist ferner zu bemerken, daß die deutsche Flotte der russischen durchaus überlegen[1] und daher imstande war, ihre Vereinigung mit der französischen zu verhindern, ganz abgesehen davon, daß Frankreich seine Mittelmeerinteressen gegenüber der italienischen Flotte nicht ohne starken Schutz lassen und daher nicht in großer Stärke die Vereinigung mit den Russen hätte anstreben können. Im Grunde war zwar auch Caprivi durchaus für offensive Seekriegsführung und betonte in seiner Denkschrift von 1883 über die Weiterentwicklung der Marine: „Die wirksamste Verteidigung der vaterländischen Küsten bleibt unter allen Umständen die Schlacht auf hoher See, aber auch hier bleibt das mit den möglichen Mitteln am schnellsten zu Erreichende in der jetzigen Lage das Wichtigere." Der letzte Satz zielt wieder auf die Torpedowaffe, die einstweilen aber noch alles andere als eine Hochseewaffe war, und der Vordersatz spricht wieder ausschließlich von der Küstenverteidigung. Tatsache scheint zu sein, daß man, wobei Caprivis seemännische Berater wohl einzuschließen sind, von dem Nutzen und strategischen Zweck einer siegreichen Seeschlacht noch keinen rechten Begriff hatte, mit anderen Worten, vom Seekrieg überhaupt. Immerhin versagte sich auch Caprivi nicht der Einsicht, „daß gepanzerte Schiffe auch bei bescheidensten Ansprüchen für die deutsche Flotte nicht zu entbehren sind". „Wir sind zur See als Alliierte wertlos, wenn wir nicht mit einer Schlachtflotte auf hoher See erscheinen können. Die Rolle der nicht gepanzerten Schiffe im Auslande wird in ihren Resultaten schwerlich einen Ersatz für den Ausfall an Kraft auf dem entscheidenden Fleck bieten."

Auch Panzerschiffe sind nötig

Diese letztere Auffassung entsprach auch wieder nicht ganz dem zur Zeit Gegebenen und zeigt noch besser die allgemeine Unklarheit und Schwierigkeit, das Richtige zu treffen, denn der Auslandsdienst erhöhte mit Einsetzen der kolonialen Erwerbungen eher seine Anforderungen. Wir sehen 1883 Korvette „Marie" zunächst mit der Heimholung der südgeorgischen Expedition beschäftigt, dann in der Südsee, Kanonenboot „Iltis" bei den Pescadoresinseln (Ostasien, westlich Formosa) mit Retributionen, ein Geschwader im Mittelmeer, eine Reise der „Olga" mit Prinz Heinrich an Bord nach Südamerika und Westindien, die Schiffsjungenbrigg „Undine" geht am 27. Oktober 1884 in der Jammerbucht bei Jütland verloren, Korvette „Augusta" spurlos im Indischen Ozean. (Sie war in Frankreich sehr liederlich gebaut und hatte schon viele Reparaturen gefordert.)

Der koloniale Gedanke war in Deutschland seit langem im Wachsen. Mit Sicherung der europäischen Stellung wandte auch Bismarck sich ihm zu in der

[1] Vgl. Marinerundschau 1926, S. 60. Vizeadmiral Meurer zum Thema.

Erkenntnis, daß die für die heimatliche Wirtschaft bereits wichtig gewordenen deutschen Niederlassungen und Einfuhrhäuser auf fremden Kolonialboden trotz aller Verträge durchaus nicht als gleichberechtigt behandelt wurden und mit erheblichen Schwierigkeiten immerfort zu kämpfen hatten. Ähnliche Erwägungen veranlaßten die Subventionierung der deutschen Dampferlinien im Ausland zugunsten der Postbeförderung, der Ausfuhr und des Ansehens des Reiches. Gleichzeitig sah Bismarck alle diese unter der Reichsflagge geschehenden Dinge als nützliche Mittel zur nationalen Erziehung an, in der noch ein weiter Weg bis zum einheitlichen Reichsempfinden zurückzulegen war, wie es uns erst die nationale Erhebung von 1933 endgültig schenkte.

So begann denn die Marine ihren Anteil an der Kolonialpolitik zu übernehmen. Als kleines Vorspiel mußte die Korvette „Sophie" Anfang 1884 in Klein-Popo in Westafrika gegen einige Häuptlinge einschreiten, die dann etwas unfreiwillig nach Deutschland gebracht wurden, um ihnen einen Begriff von diesem Lande zu geben, den sie dann unter ihren Landsleuten weiterverbreiten sollten. Der Zweck wurde gewiß erreicht. Dann erfolgte Schlag auf Schlag: die Schutzbestätigung für Kaufmann Lüderitz in Südwestafrika (24. April), die Besetzung von Togo durch S. M. S. „Möwe" mit Dr. Nachtigal an Bord (4. bis 6. Juli), die Flaggenhissung am Kamerunfluß (12. Juli), in Angra Pequeña durch S. M. S. „Elisabeth" und „Leipzig" (7. August) und die Festlegung der Nordgrenze von Deutsch-Südwest durch S. M. S. „Wolf". Diese afrikanischen Erwerbungen sollten jedoch nicht kampflos deutsches Eigentum werden. Die Schwarzen am Kamerunflusse, nicht unbeeinflußt durch fremde Agenten, erhoben sich und mußten durch kriegerisches Einschreiten eines Geschwaders, das man in richtiger Abschätzung achtunggebietend zusammenstellte, unterworfen werden. Die entscheidenden Kämpfe flußaufwärts wurden im Dezember 1885 von den Landungskorps S. M. S. „Bismarck" und „Olga" geführt, die Dörfer im Sturm genommen, angemessene Strafen verhängt und der Friede für lange Zeit gesichert. Den kolonialen Wettbewerbern wurde zugleich bewiesen, daß Deutschland mit fester Hand zu halten beabsichtige, was es hatte. Für die Dauer wurde dann das Kanonenboot „Habicht" in Kamerun stationiert und konnte für Ordnung sorgen. An der afrikanischen Ostküste hatte inzwischen Dr. Karl Peters im Auftrage der Gesellschaft für Deutsche Kolonisation gegenüber Sansibar wichtige Verträge über Hoheitsrechte in weiten Landstrichen abgeschlossen. Der Sultan von Sansibar erhob dagegen Einspruch und mußte im August 1885 durch ein starkes Geschwader, bestehend aus „Prinz Adalbert", „Stosch", „Elisabeth", „Gneisenau", später noch „Bismarck" und „Möve", von der Machtlage überzeugt werden. Diese Erwerbungen geschahen durchweg gegen teils mürrischen, teils offenen englischen Widerstand, namentlich mußten in der Frage Südwest starke Register gezogen werden, bis England den Ernst der deutschen Kolonialabsichten verstanden hatte. In einzelnen Fällen wie Togo waren dem anspruchsvollen britischen Reich die deutschen Niederlassungen im Grunde nicht unlieb, da sie sich zwischen englischen und französischen Besitz einschoben, in anderen regte sich ein passiver Widerstand, der einem unaus-

Marine und Kolonien

Afrika

gesprochenen Besitzanspruch auf ganz Afrika sehr ähnlich sah und mit festen Mitteln überwunden werden mußte.

Südsee

In der Südsee wurden auf Antrag der Neuguinea-Kompanie am 3. November 1884 durch S. M. S. „Elisabeth" und „Hyäne" die Inseln des Bismarck-Archipels besetzt und vereinnahmt. Mit den Karolinen-, Marianen- und Palauinseln, die man für unabhängig gehalten hatte, auf die Spanien aber einen alten Anspruch erhob, ging es nicht so glücklich. Die Besetzung vom 25. August 1885 durch Kanonenboot „Iltis" mußte später auf einen päpstlichen Schiedsspruch hin rückgängig gemacht werden. (Die Inseln gingen dann 1899 durch Kauf an Deutschland über.) Besitzergreifung fand 1885 fernerhin statt auf den Marschallinseln und Jaluit durch Kanonenboot „Nautilus". Im Bismarck-Archipel wurden 1886 mehrfache Straferpeditionen durch S. M. S. „Albatros" notwendig.

Das Leben auf den Auslandsschiffen in dieser Zeit war interessant, aber ruhelos und anstrengend. Die meist kleinen Fahrzeuge entbehrten jeglichen Komforts in den Tropen, wie Ventilation und Eismaschine, die in diesen Jahren erst aufkam. Die Wohnräume unter Deck waren eng, schlecht zu lüften, aus der Bilge (Kielraum) stiegen üble Düfte; die immerwährende Unruhe durch die Segelmanöver, das Heißen und Senken der Schraube zum Segeln und Dampfen, die Beschaffenheit des Proviants und die langsame und weite Postverbindung nahmen dem Dienst unter Palmen und Mangroven viel von dem ihm in der Heimat angedichteten Glanz. Und dennoch waren dies vielleicht die glücklichsten Zeiten der Marine. Der Beruf war schön trotz allem, die Strapazen nahm man hin, und man stand in Brennpunkten des großen politischen Lebens, umgeben von Schwierigkeiten, aber gedeckt durch die Macht des Reiches und seine unbeirrbar sichere Führung. Jeder Vergleich mit späterer Zeit beweist, daß eine Sicherung der kontinentalen Stellung, wie Bismarck sie herbeizuführen verstand, die Voraussetzung war für noch so vorsichtige Schritte hinaus in die Welt, in den Machtkreis Englands und anderer Widersacher. Wir werden sehen, wie das Geheimnis dieser Zusammenhänge später völlig verlorengehen sollte.

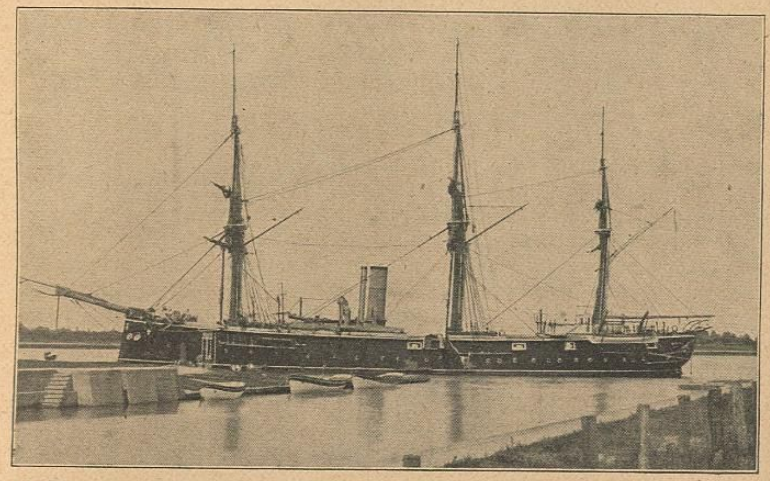
Schwerer, aber schöner Beruf

Admiral v. Knorr

Ostafrika

In Ostafrika wurde der deutsche Protektoratsanspruch (25. Februar 1885) durch Schutzbrief für die von Peters erworbenen Gebiete bestätigt, ein Landungsmarsch S. M. S. „Gneisenau" führte ins Hinterland des Küstengebiets,

ins Sultanat Witu, das später für Helgoland wieder abgetreten werden mußte, und 1886 war von neuem durch Entsendung des Kreuzergeschwaders, bestehend aus „Bismarck", „Olga", „Sophie" und „Carola" unter Admiral v. Knorr, für Ruhe und Frieden an der Küste zu sorgen und der Sultan Said Bargasch von Sansibar endgültig zu bescheiden. Am schwierigsten lagen die Dinge um Samoa, wo schon seit 1878 deutsche Schutzverträge durch Admiral v. Werner auf S. M. S. „Ariadne" geschlossen waren, wo aber englische und amerikanische Konkurrenz unablässig innere Kämpfe schürte und diese Kämpfe mehrfach deutsches Einschreiten zum Schutze der Niederlassungen erforderten wie 1887 im Streit der Oberhäuptlinge Tamasese und Malietoa durch das Kreuzergeschwader. Um Samoa wurde es nicht sobald still.



Kreuzer der 70er Jahre („Ariadne")

Wir blicken auf die Marine in der Heimat unter Caprivi und sehen als besonderes und wichtiges Ereignis die Grundsteinlegung des Kaiser-Wilhelm-Kanals am 3. Juni 1887 durch den alten Kaiser. Die gleichzeitig stattfindende Flottenparade fand versammelt: das Panzergeschwader von fünf Panzerschiffen („Hansa", „Friedrich Carl", „Oldenburg", „Kaiser", „König Wilhelm" und Aviso „Pfeil"), das Reservegeschwader („Bayern", „Baden", „Sachsen", „Württemberg") und das Schulgeschwader („Gneisenau", „Moltke", „Stein" und „Prinz Adalbert"), die Schulschiffe „Niobe", „Ariadne", „Luise", „Blücher", „Elisabeth", „Ulan" und das Flottillenfahrzeug „Blitz" mit zwei Torpedodivisionen. Es war eine nicht schlecht ausbalancierte Flotte einer Seemacht leidlich zweiten Ranges, freilich nicht stark an eigentlichen Kampfschiffen. Bis auf „Blitz" und die Torpedoboote trugen fast alle Schiffe noch eine Take-

In der Heimat um 1887

lage, von der sich die Marine aus Mißtrauen gegen den noch in den Anfängen steckenden Maschinenbetrieb, gegen Kohle und Asche, und aus Rücksicht auf den geringen Kohlenvorrat und Fahrbereich nicht zu trennen entschließen konnte. Tatsache ist, daß die reinen Segelschiffe der Vor-Krimkriegszeit, wenn auch nicht so wirksam geschützt und bewaffnet, doch für lange Reisen und in Selbstversorgung und -erhaltung und allgemeiner Seefähigkeit der neuen Art von Kriegsschiffen überlegen waren, ein Übelstand, der erst 50 Jahre später in der neuesten Periode des Motorantriebs und der Hochdruckdampfturbinen teilweise überwunden werden sollte. Die ersten Kreuzer ohne Takelage waren die 1887 erbauten Korvetten „Irene" und „Prinzeß Wilhelm", die bereits über ein Panzerdeck verfügten und den Typ des „geschützten Kreuzers" begründeten. Weiteren Zuwachs bildeten die Takelagekreuzer „Schwalbe" und „Sperber", Avisos „Jagd" und „Wacht", die Korvetten „Arkona" und „Alexandrine" (1885) und zahlreiche Torpedoboote. Angesichts des offensichtlichen Übergangs zu neuen technischen Dingen, der Ungeklärtheit der taktischen Anschauungen über den Seekampf, die seit Tegethoffs Rammtaktik bei Lissa (1866) arg in Verwirrung geraten waren, aus Sparsamkeit und seiner schon erläuterten defensiven Auffassung heraus konnte Caprivi sich nicht zur Forderung von neuen großen Panzerschiffen entschließen. Seine Denkschrift von 1887 begründete daher nur den Bau von 10 Küstenpanzern der „Siegfried"-Klasse, Schiffen von 4100 t und 15 Knoten Geschwindigkeit mit drei 24-cm- und zehn 8,8-cm-Geschützen nebst vier Torpedorohren, die vorzugsweise zum Schutz der Elbmündung bestimmt waren und einen entschiedenen und unerfreulichen Rückschritt darstellten. Acht dieser Schiffe sind gebaut worden. Mit diesem schwächlichen Bauprogramm war das Herabsinken der deutschen Seemacht unter den zweiten Rang besiegelt, eine hoffnungsvolle Entwicklung unterbrochen und damit der Anlaß zu späteren Kraftanstrengungen geschaffen, die nach außen hin demonstrativ wirken mußten.

Ausbildung und Indiensthaltung

Die Art der Ausbildung und Indiensthaltung der Flotte, wie sie in dieser Zeit üblich war, konnte nicht befriedigen. Die Schiffe stellten im Frühjahr in Dienst, übten im Sommer im Verbande und stellten zum Herbst wieder außer Dienst, eine Praxis, die aus der Zeit der Segelschiffe und der im Winter durch Eis behinderten Seefahrt stammte. Dabei konnte weder eine sichere seemännische Tradition noch eine ausreichende und fortdauernde Ausbildung gedeihen, die Geschwader kamen über formale Übungen kaum hinaus, der Aufbau fester taktischer Anschauungen bei Führern und Stäben war höchlichst erschwert, wie eine Umfrage Caprivis in höheren Seeoffizierkorps 1887/88 bewies. Die von ihm auf Grund der eingegangenen Antworten aufgestellten Grundsätze stellten wieder den Gedanken einer taktischen Offensive, des „Ran an den Feind", das Stosch gelehrt hatte, und das Ziel der Vernichtung des Gegners im Nahkampf in den Vordergrund, standen nur leider mit seiner Schiffbaupolitik wenig in Einklang. Denn so wahr es ist, daß „Männer kämpfen, nicht Schiffe", so blind war es schon damals, von Männern Sieg und Erfolg auf schwachem und minderwertigem Schiffsmaterial zu erwarten, das man nicht wie zu Nelsons Zeiten durch Mut und Gottvertrauen, sondern nur gegen das überlegene Feuer feindlicher Fahrzeuge an den Gegner heranbringen konnte. Die Zeit war vorüber, wo man eine „Melee", den Nahkampf Schiff gegen Schiff, erzwingen konnte, und das größere Kaliber, der stärkere Panzer, sprachen ihre technische Sprache. Die befragten Seeoffiziere, die sich in der Mehrzahl für die Aufstellung der Geschwader zum Gefecht in Kiellinie, für den vollen Einsatz der Artillerie und Herbeiführung der Entscheidung durch die Torpedoboote ausgesprochen hatten, standen auf festerem und gesunderem Boden, der Einwand Caprivis gegen diese „zu defensive Auffassung" kann in Ansehung aller Umstände nicht überzeugen.

Am 16. März 1887 war eine Inspektion des Torpedowesens errichtet und Korvettenkapitän Tirpitz übertragen worden. Die zweite Hafeneinfahrt in Wilhelmshaven wurde am 13. November 1887 fertig und eingeweiht und war ein beträchtlicher Fortschritt für die Bereitschaft der in Wilhelmshaven stationierten Schiffe. Bei Caprivis Abgang hatte die Marine eine Personalstärke von 15480 Mann, darunter 534 Seeoffiziere. Der Vertrag von Versailles hat sie auf eine ähnliche Stärke (15000) zurückgeführt. Die Schiffsliste umfaßte 13 Panzerschiffe, 8 Kreuzerfregatten, 14 Panzerkanonenboote, 10 Kreuzerkorvetten, 5 Kleine Kreuzer, 5 Kanonenboote, 6 Avisos, 10 Schulschiffe und 9 Schiffe zu besonderen Zwecken.

Tirpitz Torpedo-Inspekteur

Die den General v. Caprivi vom Marinedienst enthebende Order vom 5. Juli 1889, bereits gezeichnet von Kaiser Wilhelm II., hob mit Recht seine Verdienste um Organisation, Instruktion und Bestimmungen für die Marine, namentlich auch um das Torpedowesen, hervor. Rückblickend werden wir seinem militärischen Einfluß auf Erziehung und Belehrung des Offizierkorps alle Anerkennung zollen, ohne dabei die Schwäche seiner marinepolitischen Auffassung und ihre schädliche Wirkung für die materielle Ausgestaltung der Flotte zu übersehen. Wenn es unzweifelhaft richtig war und immer richtig sein wird, daß nur ein in seiner Landstellung durch die Armee und durch feste und glücklich geführte außenpolitische Beziehungen gesichertes Reich vorsichtig an seine maritime Machterweiterung herantreten konnte, so hatten doch die Jahre seit der Reichsgründung bereits gezeigt: nur eine solche Machterweiterung war imstande, eine wehrfähige, an Zahl genügende Volksmenge zum Schutz seiner Grenzen im Lande zu erhalten, zu ernähren und mit Arbeit zu versorgen. Deutschland mußte Seemacht werden, um als Landmacht in seinem wachsenden Wohlstande bestehen zu können und seine Ansprüche als Großvolk und Großmacht zu behaupten.

Um die großen Flottengesetze

Das hohe und andauernde Interesse Kaiser Wilhelms II. am Ausbau der deutschen Seemacht ist von höchster geschichtlicher Bedeutung geworden. Der Kaiser war tief durchdrungen von seiner Mission, das Deutsche Reich zu Macht und Glanz emporzuführen. Niemand konnte oder kann sich ein schöneres Ziel setzen, und unser durch die Unterlassungen in der Vergangenheit und die wiederholten

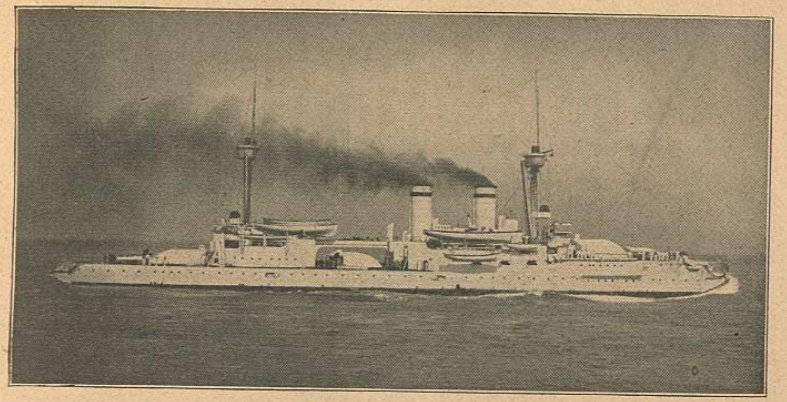
Zusammenbrüche deutscher Ansätze zur Seegeltung geschärfter Blick muß die Größe und das Heroische der Idee gerade in einer Zeit besonders würdigen, wo die Nation ihre seelische Niedergeschlagenheit überwunden hat und unter neuer kraftvoller Führung hohen Zielen zustrebt. Diese Ziele und die Wege zu ihnen werden andere sein müssen, als die vorige Generation sie gegangen ist, und viele von diesen waren unglücklich oder falsch. Das schließt nicht aus, der ungeheuren Kraftanstrengung, die das deutsche Volk um die Jahrhundertwende vollbrachte, um eine Stellung als Weltmacht zu erlangen und die den Inhalt des jetzt zu schildernden Abschnittes bildet, und dem großdeutschen Wollen seiner Führer die tiefste Ehrfurcht zu erweisen. Das deutsche Volk, spät zur Nation erwacht und geeinigt, sah den Imperialismus der alten Mächte gewaltig über die Erde schreiten. Es fühlte die Kraft und Zuversicht in sich, gegen diesen ausschließlichen Anspruch der Großen einen eigenen Anteil an den Gütern der Welt und an ihrer kulturellen Erschließung zu fordern. Diese Zuversicht ist an den Dingen zerschellt, sie war darum nicht weniger begeisternd und großartig.

Das Heldische des Flottengedankens

Der junge Kaiser begrüßte die Marine mit warmen Worten der Kameradschaft. An die Spitze der Admiralität stellte er am 1. Juli 1888 als ersten Seeoffizier den Vizeadmiral Graf v. Monts, der jedoch schon im nächsten Jahre verstarb. In der Folge wurde die bisherige Admiralität wieder in ein militärisches Oberkommando und in die Verwaltungsbehörde des Reichsmarineamts gespalten wie schon 1859. Zugleich wurde ein Marinekabinett für die Personalangelegenheiten gebildet. Das beides wäre zu ertragen gewesen und hätte der Entwicklung zu einem aktionsfähigen Admiralstab gedient, wenn sich nicht alsbald der Nachteil einer Vielheit von obersten Behörden mit Immediatvortrag beim Kaiser ergeben hätte, der sich die oberste Entscheidung in allen Marineangelegenheiten, damit auch den Oberbefehl, vorbehielt. Neben den drei schon genannten Behörden stand außerdem eine Immediatkommission unter dem Vizeadmiral v. Knorr, der die Weiterbearbeitung des Exerzierreglements für die Flotte im Sinne der Caprivischen Rundfragen übertragen war. Später ging diese Aufgabe an das Kommando der jährlich zusammentretenden Manöverflotte über, das jedoch mangels andauernden Zusammenhanges keine rechten taktischen Fortschritte und Beiträge zur Ausgestaltung der Flotte beibringen konnte. So ging die Marine mit wenig glücklicher Spitzenorganisation und wenig geklärten Ansichten über Schiffsmaterial und Seekriegführung in die nächsten Jahre hinein. Ein kühner und hoch anzuerkennender Entschluß des Kaisers ließ jedoch schon im Sommer 1888 den Entwurf des Etats für 1889 dahin abändern, daß vier große Panzerschiffe angefordert wurden, die den Kern der künftigen modernen Schlachtflotte bilden sollten. Es waren die Schiffe der „Brandenburg"-Klasse, bewaffnet mit sechs 28-cm-, acht 10,5-cm- und acht 8,8-cm-Geschützen, zwei Torpedorohren, 10000 t groß und 16 Seemeilen (Knoten) laufend. Man hat diese Schiffe die „Dreadnoughts" ihrer Zeit genannt, sie standen trotz mancher Mängel sehr achtunggebietend neben allen zeitgenössischen Konstruktionen. Ihre Fortentwicklung wäre ein ganz großer Schachzug gewesen, leider kam es nicht

Ungünstige Spitzenorganisation

Vier große Panzerschiffe



S. M. S. „Brandenburg"

dazu. Die Vierzahl deutet bereits auf die angestrebte Unterteilung der Geschwader (acht Schiffe) in Divisionen (vier Schiffe). Zwei Schiffe nannte und nennt man ein „Treffen".

In der Heimat ist aus dem Jahre 1888 eine kaiserliche Antrittsreise bei den Höfen von Petersburg, Stockholm und Kopenhagen zu vermerken, an der die Flotte mit Manöver- und Schulgeschwader unter den Admirälen v. Knorr und v. Kall teilnahm. Die Reise verlief seemännisch zu aller Zufriedenheit. Im Juli 1889 wurde die Manöverflotte zur ersten Reise nach England von neuem beordert. Es nahmen teil: das Manövergeschwader („Baden", „Bayern", „Oldenburg", „Irene" und Aviso „Wacht"), das Übungsgeschwader unter Konteradmiral Hollmann („Kaiser", „Deutschland", „Preußen", „Friedrich der Große" und Aviso „Zieten"). Der Kaiser fuhr auf beiden Reisen auf der Raddampferjacht „Hohenzollern" (später „Kaiseradler"). Auch diese Reise verlief gut, man paradierte am 8. August vor der englischen Flotte, der Kaiser erhielt von der Königin, seiner Großmutter, den Titel eines englischen Ehrenadmirals. Am 10. August 1890 erfolgte im Beisein der Flotte die feierliche Besitzergreifung der Insel Helgoland, die England nach vieljährigem Hin und Her gegen Abtretung der Schutzherrschaft über das ostafrikanische Witu-Gebiet dem Deutschen Reich überlassen hatte. Man hat den Wert der Tauschobjekte auf beiden Seiten herbe kritisiert, die Einwendungen heben sich daher auf. Für Deutschland war die Beibehaltung dieses englischen geschichtlichen Reliks vor der Elbmündung eine militärische Unmöglichkeit. Auch wenn dieser Stützpunkt für eine fremde Macht im Zeitalter der Torpedoboote an Wert verloren hatte, so bedeutete er positiv für uns im Kriege einen Vorposten von hohem Werte. Seine militärische Zerstörung durch den Versailler Vertrag, die zugleich den großartigen Schutzhafen erfaßte, war ein brutaler Schlag gegen unsere Seeverteidigung und eine Kulturbarbarei. Ein neues Übungsgeschwader unter Hollmann besuchte in diesem Jahr

Helgoland wird deutsch 1890

das Mittelmeer und ankerte mit der „Hohenzollern“ im Oktober im Piräus zur Feier der Hochzeit der Kaiserschwester Sophie mit Kronprinz Konstantin von Griechenland. Nach Athen besuchten „Hohenzollern“ und „Kaiser“ Konstantinopel, die gemeinsame Rückreise führte über Korfu und Venedig nach der Heimat.

Später wurden die sommerlichen Erholungs- und Besuchsreisen auf der 1893 in Dienst gestellten neuen „Hohenzollern“ in Begleitung eines neuen kleinen Kreuzers, mehrerer Depeschenboote und seit 1900 des Torpedoboots „Sleipner“ ausgeführt. Der außerordentlichen Hebung des deutschen Seesports durch kaiserliche Anregung, durch den Kauf und Bau von großen Segeljachten, die Veranstaltung der Kieler Woche und die Heranziehung bedeutender ausländischer Sport- und Gesellschaftsvereine sei mit Dankbarkeit Erwähnung getan. Am 20. Juni 1895 konnte der Kaiser-Wilhelm-Kanal unter Anwesenheit stattlicher fremder Flottenabordnungen dem Verkehr übergeben werden.

Kaiser-Wilhelm-Kanal fertig 1895

In der gleichen Zeitspanne, die wir bis zu den Flottengesetzen rechnen, trat an Schiffsmaterial zu den Seestreitkräften außer den vier schon erwähnten „Brandenburg“-Schiffen nur die von Caprivi hinterlassene „Siegfried“-Klasse von acht Küstenpanzern und Kreuzer „Kaiserin Augusta“ (6050 t, 21,5 Knoten, zwölf 15-cm-Geschütze), ein schnelles, nur zu wenig geschütztes und in der Geschützaufstellung bereits veraltetes Fahrzeug, hinzu. Die Inbaugabe des Panzerkreuzers „Fürst Bismarck“ (1897 vom Stapel, 10700 t, 18,7 Knoten, vier 24-cm-, zwölf 15-cm-Geschütze) und der fünf „Hertha“-Schiffe (5660—5880 t, zwei 21-cm-, acht 15-cm-Geschütze) wies schon in modernere Verhältnisse, nur waren diese Schiffe für Kreuzer viel zu langsam. Daneben besaß die Flotte im Jahre 1897 die 4 modernisierten, alten „Sachsen“-Schiffe, fertig oder im Bau 9 Große und 22 Kleine Kreuzer, 2 Kanonenboote, 3 Spezialschiffe, 10 Torpedodivisionsboote und 100 Torpedoboote. Die alten Panzerschiffe „König Wilhelm“, „Kaiser“ und „Deutschland“ figurierten in der Liste kläglich als Große Kreuzer. Ein klarer Bauplan war seit dem 1873 von Stosch aufgestellten nicht vorhanden. Der Staatssekretär Hollmann war abgeneigt, sich auf lange Zeit festzulegen, der Reichstag strich und änderte nach Belieben und ohne Vertrauen auf eine klare Marinepolitik an Forderungen und Entwürfen, selbst an einzelnen Schiffsgrößen. Das Seeoffizierkorps begann seine Ansichten über Ausbildung und Seekrieg erst zu klären mit der von Tirpitz aus seiner genialen und schöpferischen Tätigkeit beim Oberkommando stammenden Denkschrift von 1892 über „die Neuorganisation der Panzerflotte“. Hierin wurde die stete Indiensthaltung vollbesetzter und kriegsstarker Geschwader und Verbände gefordert an Stelle der winterlichen Außerdienststellung und Wiederindienststellung im Frühjahr und eines Mobilmachungsplanes, der die ausgebildeten Besatzungen auf neu in Dienst zu stellende Schiffe verteilte und die Lücken nach Art der Armee durch Reserve- und Seewehrpersonal auffüllen wollte. Die Denkschrift enthielt weiter in klarer Form die Feststellung, daß zur See die militärische Entscheidung in der offenen Schlacht gesucht werden müsse. Diese Seeschlacht sei daher als das unverrückbare Ziel bei der Ausbildung der Taktik und Organisation der Flotte im Auge zu behalten. Nach diesen Vorschlägen wurde, nachdem Tirpitz ins Oberkommando berufen war, sofort verfahren, die Manöverflotte (später Aktive Schlachtflotte, dann Hochseeflotte) zu einem ständigen Kommando umgestaltet und mit der Entwicklung der Taktik und Kampfformen beauftragt. Zu den Herbstmanövern wurden alle verfügbaren Schiffe zusammengezogen und mit ihnen Parteien, fingierte Gegner und fingierte Panzerschiffe dargestellt. Die Folgen dieser Studien stellten sich bald ein: man erkannte taktische Bedürfnisse für Schiffsmaterial und Ausbildung und wuchs zu der Aufgabe heran, den Seestreitkräften eine feste und zielbewußte Form zu geben. Der Reichstag murrte über die Deklassierung der alten Panzerschiffe und fing an, von „uferlosen Flottenplänen“ zu sprechen. Eine Denkschrift Hollmanns von 1897 belehrte ihn über die Entwicklung der Kriegsflotten im letzten Jahrzehnt und zog auch die englische Flotte zum Vergleich heran, um einen Begriff von Ausdehnung und Bedeutung der englischen Seeherrschaft und Stellung in der Welt zu geben. England hatte im Jahre 1889 sein großes Flottengesetz herausgebracht, den Naval Defence Act, in dem mit einem Aufwand von 20 Millionen £ eine Vermehrung der englischen Flotte um 10 Schlachtschiffe, 42 Kreuzer und 18 Torpedokanonenboote eingeleitet wurde. Es war das Jahr, in dem Bismarck zum zweiten Male versuchte, mit England zu einem Bündnisverhältnis zu gelangen und abgewiesen wurde.

Schiffszuwachs

Klärung tattischer Anschauungen

Die offene Schlacht als Ausbildungsziel

Wir betrachten kurz die Ereignisse dieser Periode im Auslandsdienst. Die ungeklärten Hoheitsverhältnisse in Samoa und das Gegeneinanderarbeiten der drei interessierten Großmächte ließen die Eingeborenen glauben, sich der deutschen Herrschaft erwehren zu können. Ein neuer Prätendent namens Mataafa trat 1888 gegen den von Deutschland gestützten Tamasese auf und gefährdete Leben und Besitztum der deutschen Kaufleute, so daß der Konsul Knappe Kriegsschiffhilfe erbitten mußte. Zu diesem Zweck wurde am 18. Dezember 1888 das Landungskorps der Korvette „Olga“ unter Kapitänleutnant Jaeckel an Land gesetzt, hatte ein sehr schweres Gefecht mit den gut bewaffneten Leuten Mataafas zu bestehen und hielt sich im Stationsgebäude von Vailele nur mit Mühe und unter schweren Verlusten gegen die Übermacht, bis die weiteren Landungskorps und die Geschütze der Korvette „Adler“ und des Kanonenbootes „Eber“ in den Kampf eingreifen und ihn beenden konnten. Damit war das gefährdete Ansehen der Flagge wiederhergestellt, jedoch trat endgültiger Friede und Einigung mit Amerika und England erst später ein. Die drei soeben genannten Schiffe hatten im nächsten Jahre, am 16. März 1889, das Unglück, im Hafen von Apia einem Taifun zum Opfer zu fallen zusammen mit drei amerikanischen Kriegsschiffen, während der englische Kreuzer „Calliope“ sich dank einer stärkeren Maschine retten konnte. Nur die Korvette „Olga“ konnte später vom Strande wieder abgebracht werden, „Adler“ und „Eber“ waren verloren mit 3 Seeoffizieren, 1 Arzt, 1 Zahlmeister und 88 Mann. Die Berichte der Überlebenden ließen die ungeheure Stärke des Sturmes und die tapfere Haltung der dem Untergang geweihten Besatzungen in hellem Licht erscheinen. Als Ersatz ging die Korvette „Alexandrine“ hinaus, vom Kaiser zur gleichen Hingabe und Pflichterfüllung mit warmen Worten ermahnt.

Neuer Auslandsdienst Samoa 1888

Unglück vor Apia

In Ostafrika gab es erhebliche Schwierigkeiten mit den Arabern, deren schwunghafter Handel mit Sklaven und Elfenbein durch das deutsche Protektorat erschwert oder lahmgelegt wurde. Gegen ihren Aufstand mußte Ende 1888 die Blockade der Küste verhängt werden, und der energische und verdienstvolle Führer des Geschwaders, das diese Aufgabe übernahm, war Konteradmiral Deinhard. An Schiffen waren vorhanden: Kreuzerfregatte „Leipzig", Korvetten „Carola" und „Sophie", Kreuzer „Möve", später noch „Schwalbe" und Aviso „Pfeil". Die Blockadekette wurde von den bewaffneten Schiffsbooten gebildet, die sich auf die Schiffe stützten und in wochenlanger, äußerst aufreibender Tätigkeit die Bewachung der Küste, Durchsuchung und Wegnahme verdächtiger Fahrzeuge zu bewirken hatten. So wurde unter Gefechten und Gefahren aller Art mancher gute Fang gemacht, es war eine großartige, kriegerische und seemännische Schulung für alle Beteiligten, die wiederholt im Ausland Bewunderung und Anerkennung fand. Danach wurde die Lage an Land immer gefährlicher, Buschiri führte die arabischen Kämpfer mit großem Schneid, es mußte gelandet und der Aufstand ausgetreten werden. Am 25. Januar 1889 stürmte das Landungskorps der „Sophie" Daressalam (Kapitänleutnant Landfermann), am 27. März die Abteilungen „Leipzig", „Carola" und „Schwalbe" den Hafenplatz Kondutschi unter Korvettenkapitän Hirschberg, am 8. Mai dieselben Abteilungen mit den Askaris Wißmanns die Boma (verschanztes Lager) Buschiris, die von 600 Arabern tapfer verteidigt wurde. Die Stürmenden überkletterten im scharfen Feuer die Palisaden, wobei Leutnant Schelle fiel, und nahmen den Platz mit dem Bajonett. Die Verluste waren gering, Buschiri war leider entkommen, der Eindruck auf die Eingeborenen gewaltig. Es bedurfte aber noch, während die Blockade fortgesetzt wurde, ähnlicher Waffentaten im Juni und Juli gegen die Dörfer Sadani, Pangani und Tanga, im nächsten Jahre gegen eine Reihe anderer Ortschaften, bis im Verein mit den Aktionen der Wißmann-Truppe der Aufstand niedergeschlagen war, das Geschwader verteilt und die Blockade aufgehoben werden konnte.

Blockade Ostafrikas

Admiral Deinhard

Die Marine darf mit Stolz auf diesen Feldzug blicken, der ihr erneute Feuertaufe und Erfahrungen aller Art nebst dem Hervortreten tüchtiger Führer und Persönlichkeiten bedeutete. Sie hatte wieder einmal Pulver gerochen, ein unschätzbarer Vorteil für den Soldaten in langer Friedenszeit.

Das Kreuzergeschwader unter Konteradmiral Valois hatte danach, nach kurzem Aufenthalt in China, im chilenischen Bürgerkrieg zu tun, wo deutsches

Leben und Eigentum zu schützen war, und 1893 von neuem vor Sansibar, bis es im Anschluß aufgelöst wurde. In Kamerun gab es 1891 ähnliche Gefechte der Abteilungen „Habicht" und „Hyäne", in der Südsee mußten „Sperber" auf den Gilbert-Inseln, „Bussard" 1892 in Malala bei Hatzfeldhafen eingreifen. „Arkona" hatte in La Guayra (Venezuela) eine Genugtuung für die Beschimpfung der deutschen Flagge zu fordern, „Arkona" und „Alexandrine" im brasilianischen Bürgerkrieg 1893 den deutschen Handel zu schützen. Neue Gelegenheit zur Betätigung fand „Hyäne" 1894 in Kamerun gegen aufständische Bewegungen, die die Stationierung einer Kompagnie Marineinfanterie notwendig machten, „Bussard" und „Falke" kämpften gegen Samoaner, zusammen mit dem englischen Kreuzer „Curaçao", „Seeadler" und „Möwe" mußten in Kilwa (Ostafrika) erneut Ordnung stiften, im Chinesisch-Japanischen Krieg, der die große heutige Auseinandersetzung einleitete, bekamen Kanonenboot „Iltis" und Kreuzer „Irene" zum Schutz deutscher Interessen zu tun, und 1895 finden wir „Kaiserin Augusta", Küstenpanzer „Hagen", Kreuzer „Marie" und Schulschiff „Stosch" in Marokko zu Zwangsmaßnahmen für die Ermordung deutscher Kaufleute. Dr. Jameson fällt in Transvaal ein, „Seeadler" und „Kondor" zeigen die Flagge in der Delagoabucht, zwei Schulschiffe 1896 desgleichen in Havanna, und „Kaiserin Augusta" 1897, später „Oldenburg" bei Kreta im griechischen Aufstand. In Haiti war durch die Schulschiffe „Charlotte" und „Stein" ein Zwischenfall zu erledigen.

Südsee und Ostasien

Über diese vielfachen und hier nur skizzierten kleineren Aktionen erhebt sich weit das bedeutende Ereignis der Besitzergreifung von Kiautschou am 14. November 1897. Die Marine, namentlich Tirpitz als Chef des Kreuzergeschwaders, war schon seit einiger Zeit beauftragt und bemüht, einen zur Niederlassung geeigneten Ort an der chinesischen Küste festzustellen. Es handelte sich um ein Gegengewicht gegen die Festsetzung der Russen in Port Arthur, der Engländer und Franzosen in Südchina, um eine offene Betonung deutscher Rechte, die in dem außerordentlich angewachsenen Handel nach Ostasien, im Anspruch auf gleiches Ansehen in China und im ganzen Geiste der Zeit ihre volle Begründung fand. Das Ostasiatische Geschwader unter Vizeadmiral v. Diederichs landete und besetzte Tsingtau gegen geringen Widerstand, als die Ermordung zweier deutscher Missionare durch chinesischen Pöbel in Schantung allem politischen Schwanken ein Ende setzte. Durch den darauffolgenden Pachtvertrag trat China die Bucht nebst einem Stück Hinterland und den vorgelagerten Inseln an Deutschland für 99 Jahre ab. Der Ort Tsingtau wurde anschließend befestigt und mit Marineinfanterie (III. Seebataillon) und Matrosenartillerie (Kiautschou-Abteilung) besetzt. Das ostasiatische Geschwader wurde verstärkt. Es sollte sich aus dieser Niederlassung ein großartiges Emporium deutschen Unternehmungsgeistes, Kultur- und Pionierwillens entwickeln, das unter der sorgsamen Hand der Marineverwaltung die Augen ganz Chinas auf sich zog und auf dem besten Wege war, eine Musterprovinz des chinesischen Staates zu werden, als der Weltkrieg alle Hoffnungen zerbrach. Fast genau 17 Jahre nach der Besetzung fiel Festung und Schutzgebiet in die Hände des zum Feinde

Kiautschou 1897

gewordenen Japan, nach tapferster Gegenwehr der Besatzung unter Admiral Meyer-Waldeck.

Was über Ratsamkeit, Tragweite und Folgen dieser Gründung im Fernen Osten wie über den gesamten Anlauf Deutschlands zur Weltpolitik in diesem Zeitraum zu sagen ist, soll weiter unten im Zusammenhang ausgeführt werden. Auch hier darf die Erinnerung mit Stolz und Wehmut auf tüchtiger Leistung, weiten Zielen und tapferer Durchführung verweilen.

Tüchtige Führer

Unter den führenden Männern der Marine in dieser Zeit ist eine Reihe mit großer Achtung zu nennen: Konteradmiral Tirpitz ist 1897 als Staatssekretär an die Stelle Hollmanns getreten, v. Knorr war seit 1895 Kommandierender Admiral, Chef des Oberkommandos. Vizeadmiral Deinhard fand schon bei Ostafrika Erwähnung. Vizeadmiral Koester, der unvergleichliche Schulmeister und Ausbilder, führt seit 1896 das I. Geschwader, ihm folgte Vizeadmiral Thomsen, der große Artillerist, der das Schießen auf See von veralteten Traditionen befreite und auf große Höhe hob.

Großadmiral v. Koester

Verluste

An Schiffsverlusten hatte die Marine im Herbst 1895 den Untergang des Torpedobootes „S 41" im Sturm bei Skagen und 1897 den des Torpedobootes „S 26" mit Herzog Friedrich-Wilhelm von Mecklenburg-Schwerin in der Elbmündung zu beklagen. Wir wiederholen, was über die Hochseefähigkeit dieser kleinen Fahrzeuge im damaligen Stadium der Entwicklung gesagt wurde. Das Kanonenboot „Iltis" scheiterte am 23. Juli 1896 im Taifun am Vorgebirge von Schantung. Die Besatzung fand bis auf wenige mit dem Kommandanten, Kapitänleutnant Braun, furchtlos den Untergang, das Flaggenlied singend als echte Seeleute und Erben hohen deutschen Ruhms und germanischer Mannhaftigkeit.

Zeitalter und Flottengesetze

Wir kommen zu den Flottengesetzen, und damit wird es notwendig, ein Gesamtbild ihrer Entstehungszeit zu zeichnen. Mit Friedjung bestimmen wir dieses Zeitalter als dasjenige des ozeanischen Imperialismus. Es ist gekennzeichnet durch das Erwachen der Industrien im Gefolge der technischen Erfindungen des 19. Jahrhunderts, Ausdehnung der Wirtschaften, Überwindung des Raumes, Ausgreifen des Kapitals nach überseeischen Einkaufs- und Absatzmärkten und, meist hiermit verbunden, gleichzeitigem Aufstieg der Nationen

nach Volkszahl, Vermögen und Macht. Es ist zugleich die Zeit des Neu-Merkantilismus, der Staatshilfe für große wirtschaftspolitische Unternehmen.

Die Führung in dieser Entwicklung lag bei England, das vermöge seiner geographischen Lage, seiner Ausstattung mit den geeigneten Bodenschätzen und gestützt auf die Leistungen und Erfolge hervorragender Ahnen aus reichen überseeischen Besitzungen seit langem die Mittel zum Aufbau des neuen Wirtschaftsgebäudes bezogen hatte und sie nun mit Umsicht und Energie einsetzte. Jedoch konnte es nicht hindern, daß etwas später gleiche Energien in anderen zukunftsfrohen Wirtschaften erwachten, die, ob ähnlich glücklich ausgestattet, ob vom Schicksal vernachlässigt, nun gleichfalls ihre Hände nach Besitz, Macht und Wohlstand ausstreckten. Der Welthandel wurde zum beherrschenden Begriff, und viele Völker beeilten sich, wieder auf den Spuren des großen Weltreiches, ihre Handelsflotten dem Umfang des neuen Verkehrs anzupassen.

Der große Wettbewerb der Nationen

Eine Erläuterung dieser wettbewerbenden Kräfte aus der Zeit, die wir hier im Auge haben, nämlich den letzten drei bis vier Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts, geben die Tabellen 1[1] und 2. In beiden kommt drastisch zum Ausdruck, wie der prozentuale Anteil der führenden Handelsmacht an Welthandel und Welthandelsflotte unter Einwirkung der Konkurrenz, namentlich Deutschlands und der Vereinigten Staaten, wenn auch bei gleichzeitiger noch sehr starker eigener Ausdehnung, herabgeht.

Zur gleichen Zeit begann das von Großbritannien durch Jahrhunderte den übrigen Nationen gegebene Vorbild nach anderer Richtung zu wirken. Es war seit Cromwell und Elisabeth zum nationalen Kredo Englands geworden, daß seine Insellage und die über See gerichtete Eigenart seiner Wirtschaft zu ihrem Schutz einer starken Kriegsflotte bedürfe, und eine solche Flotte war folgerichtig aus dem Vorbild des bewaffneten Kauffahrers entwickelt worden, hatte den ihr anvertrauten Schutz des Handels mit Erfolg ausgeübt, ja, hatte ihn gewaltig gefördert und war damit, von jenem halb unbewußten, halb trotzigen Instinkt getrieben, der die englische Politik in jener Zeit kennzeichnete, zum Machtinstrument geworden, das rücksichtslos eingesetzt wurde, um die wirtschaftliche Konkurrenz in Gestalt erst Hollands und Spaniens, dann Frankreichs von der See zu verdrängen. Zur gleichen Zeit rundete sich der überseeische Besitz immer mehr zum gewaltigen Weltreich, trotz des Verlustes der amerikanischen Kolonien, und verlieh dem Willen zur Verteidigung dieses unerhört reichen Imperiums und seiner Handelswege neue Anstöße. Solche Lehren waren, wie gesagt, obgleich lange Zeit nicht verstanden, doch für die anderen Völker nicht verloren. In dem hier zu betrachtenden Zeitabschnitt gewannen sie neues Leben und neue Vorkämpfer, der Wert der überseeischen Besitzungen auch weniger reich ausgestatteter Art stieg ebenfalls in aller Augen, und so setzte fast gleichzeitig bei allen größeren Staaten das Bestreben ein, auf dem Gebiet der Seerüstungen Versäumtes nachzuholen und in ihrer Gestalt die „Versicherungsprämie" zu zahlen, die dem gegenwärtigen oder künftigen Werte des Ob-

[1] Grundlagen dieser und der folgenden Tabellen sind: 1. Amtliche Veröffentlichungen, 2. Brassey's Naval Annual, 3. Statesman's Yearbook u. a.

jekts, also des Handels, der Kolonien und der Handelsflotten angemessen schien. An der Spitze dieser Bewegung sehen wir nach Tabelle 3 Rußland marschieren, das in diesem Zeitraum, etwa nach Vollendung der Eroberung

Tabelle 3. Die Kriegsflotten 1883–1899.

Die Kriegsflotten um 1899

Staaten	1883				1899 (fertig und im Bau)				Zunahme des Gesamtdeplacements um %
	Linienschiffe über 5000 t		Kreuzer über 800 t		Linienschiffe über 5000 t		Kreuzer über 800 t		
	Zahl	Deplacement in 1000 t	Zahl	Deplacement in 1000 t	Zahl	Deplacement in 1000 t	Zahl	Deplacement in 1000 t	
Großbritannien . .	38	312	98	189	69	796	217	909	240
Frankreich	19	152	70	142	39	370	90	367	155
Rußland	3	22	30	71	24	263	48	211	409
Italien	7	66	11	20	15	191	49	116	251
Vereinigte Staaten .	—	—	30	62	17	186	70	198	519
Japan	—	—	10	11	7	91	39	196	116
Deutschland	11	80	22	48	14	130	48	155	123

von Turkestan (1881), fast unaufhaltsam den Marsch nach Indien aufgenommen zu haben schien und die Rolle einer ozeanischen Weltmacht in Ostsee, Mittelmeer und Indischem Ozean in greifbare Nähe gerückt zu sehen glaubte. Prozentual noch schärfer, jedoch an den absoluten Zahlen gemessen noch mit Zurückhaltung, entwickelten die Vereinigten Staaten ihre Seerüstungen, bereits angefeuert von Gedankengängen, die nach Kuba, Hawai und Manila führen sollten. Frankreich, durch Jahrzehnte des Friedens von den Blut- und Gutverlusten der napoleonischen Kriege genesen, hatte sich mit größter Tatkraft über Algier (1830), Zentralafrika (1879), Tunis und Hinterindien (1881/85) einen Ersatz für das verlorene bourbonische Kolonialreich geschaffen, sah sich durch die Besetzung Ägyptens durch England (1882) in seinem Traum eines einheitlichen französischen Nordafrika enttäuscht und war bemüht, seine Anstrengungen zur See zu verdoppeln, um den neuen, riesigen Besitz zu sichern und für den als möglich angesehenen Zusammenstoß mit seinem säkularen Gegner gerüstet zu sein. Italien und Deutschland erwachten etwa gleichzeitig zum Verständnis der neuen Lage, beide erst nach spät erfolgter nationaler Einigung zur einheitlichen außenpolitischen und wirtschaftlichen Betätigung befähigt und vorsichtig tastend auf neuen Wegen, jedoch von beiden Deutschland bedeutend stärker getrieben durch seine Wirtschaftskräfte. England schließlich sieht man gegenüber dieser nicht vorherzusehenden Entwicklung, bedroht von Rußland in Indien, von Frankreich am Mittelmeer und im Süden, von allen befeindet wegen seiner südafrikanischen Pläne, den Entschluß zur splendid isolation fassen, seine Flotte mehr als verdoppeln und den two-power standard be-

England

Tabelle 1. Der Welthandel 1860–1898 und die prozentualen Anteile.

Staaten	1860		1870		1880		1889		1898		1860 bis 1898 Zunahme um %
	Mill. Mark	Anteil in %	Mill. Mark	Anteil in %	Mill. Mark	Anteil in %	Mill. Mark	Anteil in %	Mill. Mark	Anteil in %	
Großbritannien . .	7500	25,2	10940	24,9	13960	23,2	12461	18,1	12860	17,1	72
Frankreich	3340	11,2	4540	10,4	6780	11,2	6417	9,3	6310	8,4	99
Vereinigte Staaten .	2720	9,1	3300	7,5	6160	10,1	6196	9,0	7736	10,3	185
Deutschland	2600	8,8	4240	9,7	5880	9,7	7154	10,4	8865	11,8	242
Welthandel	29780		43820		60660		69000		75000		

Tabelle 2. Die Welthandelsflotten von 1870–1899.

Staaten	1870/71			1898/99			1870 bis 1899 Zunahme um %
	Dampfertonnage 1000 t	Segelertonnage 1000 t	Zusammen	Dampfertonnage 1000 t	Segelertonnage 1000 t	Zusammen	
Großbritannien . .	1651,8	6993,2	8645,0	10993	2910,6	13903,6	61,5
Deutschland	105,1	1046,0	1151,1	1626	535,9	2161,9	95
Spanien	72,8	545,6	618,4	521	163,0	684	0,9
Norwegen	7,3	989,9	997,2	628	1144,5	1772,5	77
Vereinigte Staaten .	513,8	2400,6	2914,14	811	1285,9	2096,9	—28
Italien	36,4	907,6	944,0	421	463,8	884,8	— 6
Frankreich	213,0	891,8	1104,8	953	279,4	1272,4	15
Rußland	28,4	346,2	374,6	358	458,4	816,4	122
Österreich-Ungarn .	44,3	317,8	362,1	299	45,0	344	— 6

gründen, nach dem die englische Seemacht stets stärker als die zwei nächststarken Seemächte sein sollte.

Es ist geboten am Ausgang dieser Epoche, in der ohne Zweifel die Keime zu der großen kriegerischen Umwälzung gelegt wurden, die unsere Zeit regiert, noch einmal die Richtigkeit unseres Standpunktes und die geschichtliche Objektivität unseres Urteils zu überprüfen. Es gilt hier ohne jede nationale Befangenheit zu schauen, und gerade Deutschland tritt ja in diesem Zeitraum zur See kriegerisch noch so wenig hervor, daß es kaum als Teilhaber des beginnenden Wettrüstens und daher als leidlich unparteiisch angesehen werden kann.

Es stehe also an dieser Stelle die Frage: Sind die Zusammenhänge zwischen wirtschaftlicher und kolonialer Expansion und den Seerüstungen richtig gesehen? Was zunächst die Lehren der Geschichte angeht, die man ja auch falsch auslegen kann, so werden sie seit Ratzel[1], Mahan[2] und Friedjung[3] kaum noch anders als von uns geschildert beurteilt. Was aber die Wirtschaft von 1900 betrifft, von deren Stellung zur Rüstung ja an anderer Stelle dieses Buches die Rede ist, so wird man ihr nicht den Vorwurf der falschen Einstellung machen können, wenn sie den Rüstungen zustimmte; denn was sich vollzog, war doch nur der Kampf um Arbeit für Millionen Volksgenossen, um den Vorteil oder die Verteidigung des Besitzes nach jenem elementaren Worte eines Amerikaners: „Why will nations go to war? To keep up or improve their standard of living!“, und da man noch nicht gelernt hatte, in internationalen Konzernen oder Trusts zu denken, geschweige denn in Wirtschaftskonferenzen (die selbst 1933 noch so ziel- und fruchtlos verliefen), sondern nur den Konkurrenzkampf kannte, so scheint der Ablauf des Geschehens doch nur dem Verständigungsgrade der Zeit angemessen. Fragt man nach der Berechtigung des Begriffes „Sicherheitsprämie“ für die Seerüstungen dieser Zeit, so erwiderte jedenfalls damals die Wirtschaft, daß sie nicht gewillt sei, in internationale überseeische Unternehmen zu investieren, die nicht durch Machtmittel gegen Gefahren geschützt seien. Die weitere Entwicklung der Weltgeschichte zum Kampf zwischen den Besitzenden und Besitzlosen hat dem rechtgegeben.

Macht oder Verzicht

Großadmiral v. Tirpitz

Das erste Tirpitzsche Flottengesetz vom April 1898, gegen den Einspruch der Sozialdemokratie „diesem System keinen Mann und keinen Groschen“ durchgebracht, forderte als verwendungsbereit: 1 Flottenflaggschiff, 2 Geschwader zu je 8 Linienschiffen, 2 Divisionen zu je 4 Küstenpanzern, 6 Große und 16 Kleine Kreuzer als Aufklärung für die Flotte, 3 Große und 10 Kleine Kreuzer für den Auslandsdienst. Als Reserve: 2 Linienschiffe, 3 Große und 4 Kleine Kreuzer. Darauf sollten als vorhanden angerechnet werden: 12 Linienschiffe, 8 Küstenpanzer, 10 Große und 13 Kleine Kreuzer. Ersatzalter für Linienschiffe und Küstenpanzer: 25 Jahre, Große Kreuzer: 20 Jahre, Kleine Kreuzer: 10 Jahre. Gleichzeitig wurde der Personalbestand festgelegt: Eineinhalbfache Besatzung für die Auslandsschiffe, volle Besatzung für die Schlachtflotte, halbe für Torpedofahrzeuge, Schul- und Sonderfahrzeuge, Stammbesatzungen für die Reserve, dazu Landbedarf und 5% für Ausfall. Gleiche Festlegung geschah für die jährlichen einmaligen und fortlaufenden Kosten.

Erstes Flottengesetz 1898

Es war das Jahr, in dem Spanien seinen Kolonialbesitz an Amerika verlor und den Rest in der Südsee an Deutschland verkaufte. Neue Mächte schienen aufzusteigen, alte zu versinken. Aber die sichere Stellung Deutschlands war bereits fraglich geworden, der Dreibund zwar erneuert (1891), aber die Beziehung zu Rußland verschlechtert, die französisch-russische Annäherung (1892) vollzogen, in Samoa gab es unaufhörlichen internationalen Krach, in Faschoda fletschten Frankreich-England gegeneinander die Zähne, Südafrika war eine brennende Wunde. Die deutsche Regierung glaubte mit ihrem Flottenprogramm so drohenden Entwicklungen gegenüber nicht auskommen zu können. Tirpitz begründete ein neues Gesetz mit der Forderung, die Flotte solle so stark sein, daß auch für die gewaltige Übermacht der englischen Flotte das Anbinden mit uns ein Wagnis werden sollte. Wir sehen damit England zum erstenmal in den Kreis der Betrachtungen gezogen und wenden unseren Blick auf die deutsch-englischen Beziehungen der Periode, dabei dem Historiker Hermann Oncken in seinem Werk „Das Deutsche Reich und die Vorgeschichte des Krieges“ folgend.

Zweites Flottengesetz 1900

Deutschland und England

Wir sehen in Onckens Darstellung die Zeit bis zum Deutsch-Französischen Kriege noch wenig von der Einstellung Englands beschattet. Das kurze platonische Interesse an der schleswigschen Frage, die englischen Empfindungen über die Beendigung des deutsch-österreichischen Dualismus durch Königgrätz und der französischen Intrigen und Angriffspläne durch Sedan und den Frankfurter Frieden hinterlassen keine Folgen, jedoch sieht sich England mit Rußland nach 1871 darin einig, den Wiederaufstieg Frankreichs zur aktionsfähigen Macht zu wünschen, da das Gleichgewicht gestört erscheint. Bismarck setzt dem nichts entgegen, weder Abrüstungs- noch Sicherheitsforderungen, er lehnt jeden Gedanken an einen Präventivkrieg ab. Der Berliner Kongreß 1878 findet ihn und Deutschland auf der Höhe europäischer Bedeutung. Laut ertönt der Ruhm des „ehrlichen Maklers“, auch Frankreich und England erkennen seinen Friedenswillen und seine Meisterschaft willig an. In England regt sich leise Eifersucht, jedoch vorerst ohne Bosheit, unsere erste Sondierung (1879) auf eine nähere Verständigung mit Bündnisgedanken führt trotz freundlicher Aufnahme zu keinem Ergebnis. Wir lernen hierbei, daß die parlamentarischen Schwan-

[1] „Das Meer als Quelle der Völkergröße.“
[2] „Influence of Seapower on History.“
[3] „Das Zeitalter des Imperialismus.“

kungen einer festen englischen Politik im Wege stehen, auch wird das Bedürfnis einer solchen in London nicht empfunden. Die Gründung des Dreibundes gibt England keinen Anlaß zu Bedenken, da seine Seemacht im Mittelmeer die Seeverbindungen zweier Staaten dieses Bundes und in der Nordsee die des dritten beherrscht. Der Beginn der deutschen Kolonialbewegung stößt aber bereits auf Abwehr. Das selbstherrliche Britentum betrachtet jeden neuen Bewerber als Eindringling in seine Domäne, und Bismarck, der den Schritt mit Überlegung und Umsicht tut, muß schweres Geschütz auffahren, mit Ägypten und Bulgarien auf Frankreich und Rußland einwirken, um den Rücken zu decken und das englische Gegenspiel zu überwinden. Was den Schritt zur See- und Kolonialmacht angeht, so hat der englische Diplomat Lord Lytton ihn 1874 bereits als selbstverständlich für Deutschland vorausgesehen und eine allgemeine Belebung des Kolonialtriebes angekündigt. Im Jahre 1885 geht dann unser gutes Verhältnis zu Frankreich zu Ende, die Rückversicherung mit Rußland wird zwar 1887 perfekt, aber die Sicherungen genügen Bismarck nicht, und neue Fühlungnahme ergeht nach England 1887 und 1889. Es ist ein Vertragsangebot, das für den Fall eines französischen Angriffs bestimmt ist und ihn verhindern soll.

Lord Salisbury

Von diesem Zeitpunkt an erhebt sich vor uns das Bild des Gegenspielers der deutschen Politik am englischen Hof. Es ist Lord Salisbury, der hochmütige Tory und Aristokrat, der, im Jahrhundert der unbestrittenen englischen Weltherrschaft groß geworden, keine Neuerungen verträgt, französisch eingestellt ist mit Herz und Verstand und dem Preußentum unausgesprochene, aber tiefe Abneigung entgegenbringt. Die gleiche Einstellung finden wir bis zum heutigen Tag als tiefsten Grundzug des deutsch-englischen Verhältnisses. Der Unterschied unserer beiden Temperamente steht wie ein Schatten über allen Versuchen der Annäherung, und ein später gesprochenes Wort unseres Londoner Botschafters Graf Hatzfeldt prägt sich noch heute jedem, der englisches Wesen kennt, als schicksalhaft richtig ein: „Nur kühle Ruhe und Zurückhaltung ohne jede Drohung und gleichzeitiges Parteiergreifen in vorkommenden Fragen gegen England können hier Wirkung und Entgegenkommen erzielen.“ Es ist das vielleicht das Rezept aller Diplomatie, und wir sahen es von Bismarck noch meisterhaft gehandhabt, später oft in Ungeduld und Ungeschicklichkeit verletzt. Es setzt Macht voraus.

Aber auch ein Bismarck erreicht 1889 nichts. Salisbury will keine Bindungen, keine feste Linie, der Bündnisfall bietet ihm zu wenig, er will nicht vertragsmäßiger „Protektor des Dreibundes“ werden, und diese Einwände sollen gegenüber allen späteren Verständigungsversuchen beharrlich wiederkehren und den stärksten schließlich zum Scheitern bringen.

Mit dem Fall des russischen Rückvertrages unter Caprivi wird unser Manövrieren erschwert, 1890 kehrt Helgoland heim gegen starke koloniale Opfer. Es ist müßig, den Vertrag auf die Güte des Geschäfts hin zu kritisieren, Helgolands Erwerbung war einfach eine Naturnotwendigkeit. In der Folgezeit sehen wir England oft in seiner Richtung schwanken. Steht es noch 1891 dem Dreibund erfreulich nahe, so nähert es sich nach dem russisch-französischen Aus-

gleich wieder mehr dieser Gruppe und beginnt, uns zu vernachlässigen, eine deutliche Quittung auf unser Preisgeben der russischen Trumpfkarte. Es enthüllt sich die zweite Wahrheit, daß Deutschland England nur haben kann, wenn es mit Rußland befreundet ist. Dann kommen die Reibereien mit dem Kongovertrag, der die deutschen Ansprüche übersieht, und die unendlichen Verwicklungen der orientalischen Frage, die uns trotz Bismarcks bekanntem Ausspruch vom Balkan und den Knochen eines pommerschen Grenadiers schließlich infolge unserer Bindung an Österreich so in ihren Bann zieht, daß wir daran zugrunde gehen.

Englands Gegnerschaft schon vor der Flottengründung

Oncken's Ansicht über diese Zeit geht dahin, daß sich eine größere weltpolitische Enthaltsamkeit für Deutschland nachträglich leicht verordnen läßt, daß aber die Bismarckzeit handgreiflich zu Ende war und ganz neue Kräfte die Aufgaben anders stellten, denen sich Deutschland aus inneren (Absatz-) und äußeren (Sicherheits-) Gründen nicht einfach verschließen konnte. Unsere Beteiligung zum Beispiel am Frieden von Schimonoseki, die uns 1914 Japans Revanche eintrug, lag durchaus im Zuge der nie zu vernachlässigenden Russenpolitik, und nur eine grobe Ungeschicklichkeit an der diplomatischen Front hat sie verunglücken lassen. Englands Gegnerschaft aber ist im Zunehmen, und zwar, wie nicht genug hervorgehoben werden kann, lange bevor es deutsche Flottenpläne und eine „Flottengefahr“ gab. Ob Kolonien oder Handelsneid — Oncken schätzt letzteren als sekundär ein —, immer treffen wir bei ihm auf Abneigung und Entfremdung, dabei wechselt es mit Ködern und Zurückstoßung, es manövriert aus der stärkeren Stellung wie einst Bismarck aus der seinigen. Salisburys zynischer Plan der Teilung der „rettungslos verfaulten Türkei“ muß unseren Widerstand wecken, die Krüger-Depesche hat Unheilbares angerichtet, wir fühlen uns wehrlos und bedroht, die Kolonien und Überseekapitalien hängen in der Luft, die öffentlichen Meinungen sind tief gereizt und verfeindet, es mußte zwangsläufig der Flottengedanke entstehen, den Lord Lytton vorausgesagt hatte, und der dann 1898 seinen ersten gesetzmäßigen Ausdruck fand. In England beunruhigt das wenig. Lord Salisbury, dem es an fixen Ideen nicht fehlte, tat die sonderbare Prophezeiung, daß wir trachten würden, Holland uns einzuverleiben, um Seeleute zu bekommen, da Deutschland ja keine hätte!

Spannungen und Entschlüsse

So steigern sich die Spannungen über Kiautschou, die anatolische und Bagdadbahn, die kaiserliche Türkenkundgebung in Damaskus (November 1898) zu einer Wendung in der englischen Politik, die uns plötzlich wieder brauchen kann, da Rußland China bedroht. Aber Träger dieser Wendung und der nun folgenden Bündnisangebote ist nicht Salisbury, sondern der jüngere Kolonialminister Joe Chamberlain, mehr Geschäftsmann und Unternehmer als Diplomat, stürmisch und dilettantisch in seinen Angeboten und daher von der deutschen Diplomatie mit Vorsicht betrachtet. Man kann diese Vorsicht im Licht späterer Ereignisse nicht tadeln. Es handelt sich jetzt und hier, am Höhepunkt der deutsch-englischen Beziehungen, um das erwogene Urteil, das so viele Historiker und Kritiker Deutschlands vorschnell gefällt haben, ob die englischen

Angebote inhaltreich und bestimmt genug waren, um die deutsche Politik in einen solchen Grad der Sicherheit zu versetzen, daß sie auf die späteren Großflottenpläne und Risikotheorien verzichten konnte.

Der Vertrag mit England über die etwaige Verwertung der portugiesischen Kolonien im Falle des portugiesischen Bankrotts (1898) erwies sich als Fata Morgana. Er wurde später von Harold Nicolson in den diplomatischen Erinnerungen seines Vaters als „Akt von beispielloser Treulosigkeit" bezeichnet, da England ihn schon im nächsten Jahre durch den entgegengesetzten „Windsor"-Vertrag völlig entwertete. Salisbury hat ihn nie ernst genommen, und es trat hier wie immer die kühle Saturiertheit des Engländers den ungeduldigen, stürmischen, oft von Illusionen getrübten deutschen Erwartungen gegenüber. Unsere Abkühlung gegenüber den weiteren Anerbietungen Chamberlains, die Salisbury niemals deckte, war daher nur zu berechtigt und kennzeichnet diese Periode als unverbesserlich unfruchtbar. Es kommt Faschoda mit der englisch-französischen Kriegsspannung, man nähert sich uns wieder, Faschoda geht vorüber, man läßt uns fallen, über Samoa gibt es neue Gegensätze, immer verhindert der Dualismus Chamberlain-Salisbury, der bisher viel zu wenig beachtet wurde, einen reinlichen Abschluß. Aus der Schule dieser Jahre stammen die unversöhnlichen Deutschenfresser, die später die englische Politik leiten sollen: Eyre Crowe, Nicolson, Grey bis zu Lord Tyrrel, der noch 1933 als Botschafter in Paris sein altes Gewebe spann. Im Ersten Haager Friedenskongreß wirft man uns — mit einigem Recht — eine zu steife, militärische Haltung vor, aber England erhebt sich vom Konferenztische über Abrüstung und Frieden, um den zweiten Burenkrieg zu führen und ein freies Volk mit seinen Land- und Bodenschätzen zu vergewaltigen. So kommen die letzten schweren Zusammenstöße heran, die verletzenden Vorfälle mit den deutschen Dampfern „Bundesrat", „General" und „Herzog", die auf der Fahrt zwischen neutralen Häfen ohne Anlaß, nur aus Mißtrauen aufgebracht werden. In voller Brutalität zeigt sich die Rücksichtslosigkeit der britischen Seeherrschaft. Genugtuung und Entschuldigung kommen lau und zu spät, und das zweite deutsche Flottengesetz wird zur Notwehr einer tief verletzten, in allen ihren Ansprüchen betrogenen, einigen Nation. Was dann in dieser Frage nachfolgt, die endgültige und klare Stellung der Bündnisfrage im Frühjahr 1901, durch Freiherr v. Eckardstein in London trotz seiner Ruhmredigkeit nicht nach Instruktion, sondern kunstwidrig geführt, konnte nur noch scheitern. Deutschland forderte Englands Beistand im Falle eines russischen Angriffs auf Österreich und sicherte Bündnispflicht für den Gegenfall eines französischen Angriffs auf England zu. Salisbury verwirft dieses Angebot, das „zuviel fordert und zuwenig gibt", und damit senkt sich der Vorhang über diesen Akt. Die Gleichberechtigung wurde uns nicht zuerkannt, England hatte den längeren Atem, es nahm das Risiko der deutschen Gegnerschaft auf sich mit allen Folgen für unser und sein eigenes Schicksal. Die „Fortnightly Review" schrieb: „Wollen wir es doch deutlich sagen, daß Deutschland das einzige Land in Europa ist, mit dem es für England ganz unmöglich ist, zu einem wirklichen Abkommen zu gelangen, das für beide vorteilhaft ist."

Letzte Bündnisversuche

Oncken schreibt: „Der deutsche Bundesgenosse war für Englands Weltbedürfnis zu gefährdet und zu beunruhigend, er war für seine Begehrlichkeit zu stark und doch da nicht stark genug, wo England ihn gebraucht haben würde, — er war nicht diejenige dynamische Ergänzung, die die englische Weltmacht damals zu brauchen glaubte. Die Frage war nur, ob die „andere" dynamische Ergänzung, die sie nach Verwerfung der ersteren wählte und wählen mußte, auf die Dauer nicht viel gefährlichere Erschütterungen für den Bestand des britischen Imperiums in sich schloß."

Die Frage erscheint heute durch den Ausgang des Weltkrieges, die Zerstörung des Mächtegleichgewichts und der englischen Vormachtstellung beantwortet.

Das Flottengesetz vom 14. Juni 1900 forderte und bewilligte: 2 Flottenflaggschiffe, 4 Geschwader zu je 8 Linienschiffen, 8 Große und 24 Kleine Kreuzer zur Aufklärung, 3 Große und 10 Kleine Kreuzer für das Ausland, in Reserve: 4 Linienschiffe, 3 Große Kreuzer und 4 Kleine Kreuzer. Es bedeutete eine Verdoppelung des bisherigen Programms. Der Würfel war gefallen.

Bis zum Weltkrieg

Die innere Entwicklung der deutschen Flotte um die Jahrhundertwende war bedeutend. Das I. Geschwader aus vier „Brandenburg"- und drei älteren Schiffen erfuhr um 1900 bis 1902 den Zuwachs der Schiffe der „Kaiserklasse" (11150 t, 17,5 Knoten, vier 24-cm-, vierzehn 15-cm-, vierzehn 8,8-cm-Geschütze, 6 Torpedorohre, Panzer 250—300 mm), die mit ihrer schwachen Hauptartillerie leider keinen Fortschritt darstellte. Mit einem II. Geschwader von sechs Küstenpanzern der „Siegfried"-Klasse zur ständigen Übungsflotte vereinigt, nahm der Verband im Herbst 1903 den Namen „Aktive Schlachtflotte" an und wurde zum Kern der im Flottengesetz vorgesehenen Seeverteidigung. Für die Schiffbauten dieser und der nächsten Jahre ist zu berücksichtigen, daß der deutsche Kriegsschiffbau seine Erfahrungen erst noch zu sammeln hatte, daß Tirpitz zum Leitgedanken die größtmögliche Festigkeit und Sinksicherheit der Schiffe erhoben hatte und die Gefechtsstärken dahinter zurückstehen ließ, daß es ebenso zielbewußt vermieden werden sollte, sensationelle und dem Ausland überlegene Bauten herauszubringen, und daß schließlich die zu klein gewählten Abmessungen des Nord-Ostseekanals und seiner Schleusen Schiffsgrößen über rund 13000 t nicht zuließen. Unter den Kreuzerneubauten sind die Panzerkreuzer „Prinz Heinrich" und die der „Prinz-Adalbert"-Klasse zu nennen, ein Fortschritt gegen die ziemlich verfehlten fünf Schiffe der „Hansa"-Klasse. Vor allem wurde um diese Zeit aber ein brauchbarer Typ von „Kleinen Kreuzern" entwickelt, beginnend mit der „Gazelle" (2645 t, zehn 10,5-cm-Geschütze, 20—22 Knoten, 2—3 Torpedorohre), der in allmählicher Steigerung seine erprobten Eigenschaften lange beibehalten konnte, bis man ihm — etwas zu spät — größere Gefechtskraft in Gestalt von 15-cm-Geschützen gab.

Entwicklung der Flotte

Ebenso entsteht in dieser Zeit das hochseefähige Torpedoboot von 350 t bei 30 Knoten, nur zu leicht bewaffnet mit dem bereits hoffnungslos zu kleinen Kaliber von drei 5-cm-Geschützen.

Die höhere Organisation der Marine wurde bereits am 18. März 1899 von neuem umgestoßen, indem das Oberkommando aufgelöst, der Admiralstab selbständig gemacht und dem Kaiser unterstellt und gleichzeitig die Immediatstellung der Marinestationen Ost- und Nordsee, der Inspektion des Bildungswesens, des I. Geschwaders und des Kreuzergeschwaders festgelegt wurde. Die Abschaffung des Oberkommandos war ein schwerwiegender Schritt, die persönliche Führung des Oberbefehls durch den Kaiser konnte bei der außerordentlichen, allgemeinen Beanspruchung des Monarchen für den Kriegsfall nicht befriedigen, die nunmehr auf die Zahl 7 angewachsenen Immediatstellen hätten nur dann ein einheitliches Arbeiten gesichert, wenn eine feste und dauernd mit Marineangelegenheiten beschäftigte Spitze für Ausgleich gesorgt hätte. Tirpitz hielt die Abschaffung des Oberkommandos für richtig, um ungestört und planmäßig den Flottenaufbau durchführen zu können. Seine überragende Persönlichkeit hat leider bewirkt, daß der Admiralstab in seine Aufgabe höchster operativer Planung, Befehlsführung oder Beratung des Kaisers niemals voll hineingewachsen ist. Im Kriege hat als Folge dieses organisatorischen Durcheinanders eine einheitliche Seekriegführung bis 1918 gefehlt.

Organisation um 1900

Um 1903 finden wir bereits drei Schiffe der „Wittelsbach"-Klasse (11830 t, 18 Knoten, sonst ähnlich der „Kaiser"-Klasse) an Stelle der „Brandenburg" im Dienst, die Ausbildung der Schiffe und Verbände, die taktische Führung und Klärung der Ansichten über das Gefecht hat unter Admiral v. Koesters strenger und unermüdlicher Schulung ein bereits hohes Niveau erreicht, auf das man in anderen Marinen hinzublicken beginnt. Es zeigt sich, daß Deutschland Seeleute besitzt oder sie hervorzubringen weiß, und daß im Heere und im Landkriege erprobte Grundsätze ihr militärisches Gegenstück im Seedienst finden können.

Der Auslandsdienst ist um diese Zeit durch zwei größere Vorgänge gekennzeichnet: die endgültige Regelung der Samoawirren im November 1899 nach gefährlicher Zuspitzung der Beziehungen zwischen den drei Mächten England, Amerika und Deutschland über erneute innere Streitigkeiten und den Abschluß eines Vertrags, der Deutschland die Inseln Upolu und Sawaii, England die Tonga- und Salomonsinseln, Amerika Tutuila zusprach, und ferner die Chinawirren von 1900. Bei diesen wurde die Marine in hervorragender Weise beteiligt.

Die fremdenfeindlichen Unruhen in Nordchina hatten die Verstärkung der internationalen Seestreitkräfte und Gesandtschaftswachen in Peking erforderlich gemacht. Kreuzer „Kaiserin Augusta" überführte zu diesem Zweck Ende Mai eine Abteilung des III. Seebataillons unter Leutnant Graf v. Soden von Tsingtau nach Tientsin. Sämtliche Schiffe der Station wurden unter Admiral Bendemann auf der Reede von Taku zusammengezogen, eine Schutzbesatzung nach Tientsin verlegt. Ein größeres Landungskorps von 2000 Mann unter dem englischen Admiral Seymour rückte am 10. Juni auf Peking, wurde aber bei

Chinafeldzug

Langfang zurückgeschlagen. Am 17. Juni wurden die Takuforts zu Wasser und zu Lande angegriffen und durch die Kanonenboote der Mächte, darunter „Iltis" (Korvettenkapitän Lans) in schwerem Feuer niedergekämpft, worauf das Landungskorps stürmte und die Forts eroberte. Ein neuer Rückschlag warf das große Landungskorps Admiral Seymours auf Tientsin zurück, in schweren Gefechten zeichneten sich die Kompanien „Kaiserin Augusta", „Gefion" und „Hansa" aus. Am Peiho wurde das chinesische Arsenal gegen heftigen Widerstand genommen, jedoch gelang der Durchbruch auf Tientsin erst nach Eintreffen russischer Verstärkungen. Das deutsche Landungskorps erntete das höchste Lob des russischen Führers für „Tapferkeit, gründliche Ausbildung, Umsicht und Manneszucht". Auf seiner Ehrentafel stehen die Namen: Kapitän zur See v. Usedom, Korvettenkapitän Buchholz, Kapitänleutnant Schlieper, Oberleutnants z. S. v. Zerssen, Röhr, v. Bülow, v. Krohn, Lustig, Leutnant z. S. Pfeiffer und viele andere.

Es wurden größere Machtmittel erforderlich. Am 20. Juni war der deutsche Gesandte v. Ketteler ermordet worden, das Ansehen aller Fremden stand auf dem Spiel. So entsandte der Kaiser weiter den Panzerkreuzer „Fürst Bismarck", das I. und II. Seebataillon und die I. Division des I. Geschwaders mit den Schiffen „Brandenburg", „Weißenburg", „Wörth" und „Kurfürst Friedrich Wilhelm", Aviso „Hela", dazu Kreuzer „Schwalbe" aus Ostafrika, „Bussard" aus Kiel, „Geier" von der amerikanischen Westküste und „Seeadler" von Samoa nebst einem weiteren freiwilligen Expeditionskorps unter General v. Lessel von 4 Regimentern zu 2 Bataillonen, 1 Reiterregiment, 1 Feldartillerieregiment, 1 Pionierbataillon und 3 Torpedobooten („S 90", „S 91" und „S 92"). Ein neuer Vormarsch auf Peking erreichte am 14. Juli sein Ziel. Die Gesandtschaftswache unter Graf v. Soden hatte trotz schwerster Verluste und Strapazen vorbildlich ausgehalten. Bis zum Herbst dauerten kleinere und größere Kämpfe an, erst nach Eintreffen des Oberbefehlshabers Graf Waldersee konnte Frieden geschlossen werden, worauf der Abmarsch der bei dieser seltenen Gelegenheit unter deutscher Führung verbündeten Truppen begann. Im August 1901 traf die deutsche Linienschiffsdivision wieder in der Heimat ein.

Am 16. Dezember 1900 scheiterte das Schulschiff „Gneisenau" in schwerem Sturm auf der Reede von Malaga, wobei der Kommandant Kapitän z. S. Kretschmann, der I. Offizier Berninghaus und Marineingenieur Prüfer mit 38 Mann den Tod fanden.

In Haiti besetzte das Kanonenboot „Panther" am 6. September 1902 das Kanonenboot „Crête à Pierrot" zur Strafe für Ausschreitungen. In Venezuela schritten deutsche und englische Schiffe („Vineta" und „Charybdis") gegen Präsident Castro ein, nahmen Kriegsfahrzeuge weg, beschossen Puerto Cabello und blockierten den Hafen mit Hilfe von „Gazelle", „Falke", „Sperber", „Panther", „Stosch" und „Charlotte", bis Schiedsgerichtsverhandlungen die strittige Angelegenheit — Schuldenzahlung — schlichteten. Amerika erhob gewichtigen Einspruch gegen diese angebliche Verletzung seiner kontinentalen Hoheitsrechte (Monroe-Doktrin), England zog sich vorsichtig zurück.

Auslandsdienst

In Deutsch-Südwestafrika erhoben sich Anfang 1904 die Hereros, ermordeten Farmer und belagerten die Stationen. Kreuzer „Habicht" entsandte ein Landungskorps von Swakopmund nach Karibib, ließ die Bahnlinien nach Windhuk und Swakopmund wieder instandsetzen und arbeitete so unter Kämpfen und Entbehrungen dem Expeditionskorps vor, das in Gestalt des I. und II. Seebataillons unter Major v. Glasenapp im Februar eintraf. An den weiteren Kämpfen, die Gouverneur Leutwein leitete, nahm das Landungskorps „Habicht" unter Kapitänleutnant Gygas hervorragenden Anteil, bis es im Mai wieder sein Schiff erreichte. Der Feldzug machte noch langwierige Kämpfe eines verstärkten Expeditionskorps unter General v. Trotha notwendig, bis der Friede hergestellt war.

Südwestafrika 1904

Ein ähnlicher Aufstand in Ostafrika im Jahre 1905 stellte hohe Anforderungen an Landungskorps und Tätigkeit von S. M. S. „Bussard", dem später „Seeadler" und „Thetis" zu Hilfe geschickt wurden. Es war ein Teil der Schutztruppe von Daressalam nach Kilwa zu überführen und auszuschiffen, vier Detachements beteiligten sich an den Landungskämpfen, zu denen auch eine Kompanie Seebataillon und eine Maschinengewehrabteilung der Marine aus Deutschland herangezogen werden mußten, bis zum Schluß mit Schutztruppe und Polizei 4000 Mann aufgeboten wurden.

Ende 1910 gab es von neuem in der Südsee zu tun, Bezirksamtmann Böder und zwei Weiße waren in Ponape ermordet, eine Polizeiverstärkung mußte von Rabaul abgehen, Kreuzer „Cormoran", später noch „Emden" und „Nürnberg" trafen zur Unterstützung ein, blockierten und beschossen Stellungen der Eingeborenen, landeten am 13. Januar 1911 und erstürmten den steilen Berg der Insel Dschokadsch durch Urwaldbusch und unter größten Schwierigkeiten. Weitere Operationen gegen die benachbarten Inseln und den Berg „Nankiob" folgten, alles unter den größten Strapazen, ohne Unterkunft, oft im strömenden Tropenregen, wechselnd mit glühender Hitze, über Berge, Busch und Regenschluchten. Dieser Feldzug, der schließlich siegreich zu Ende ging und in dem die Namen des Befehlshabers Fregattenkapitän Taegert, Korvettenkapitän Siemens, Oberleutnant z. S. Freiherr v. Spiegel, Kapitänleutnant v. Gilgenheimb, Oberleutnant z. S. Jeß, Leutnant z. S. Ehrhardt besondere Erwähnung verdienen, steht als letztes und zugleich charakteristisches Auslandserlebnis der Marine vor dem Weltkriege in den Annalen. Die Feuertaufen haben sich gehäuft, das Offizier- und Unteroffizierkorps zählt jetzt zahlreiche Kriegsteilnehmer und erprobte Frontsoldaten. Manneszucht und Geist haben sich bewährt, die kriegerische Tradition ist begründet. Das waren große Vorteile. Diese kleinen Kolonialkämpfe stehen vielleicht in ihren Ergebnissen bescheiden neben denen der imperialistischen Großmächte. Auf jeden Fall haben sie bewiesen, daß der Wille zur Selbstbehauptung in der Welt da war, und daß es Deutschland Ernst war mit seinen Kolonien und ihrem Schutz. Es war nicht unsere Schuld, daß die Welt diese wie jede andere Lebensregung des Deutschen Reiches als neue Bedrohung auffaßte. Aber die Wolken ballten sich stärker zusammen.

Südsee 1910

König Eduard von England hat auf die Frage eines deutschen Diplomaten, wie es käme, daß so viele Reibungsflächen zwischen der deutschen und der englischen Politik beständen (eine etwas naive Frage), trocken geantwortet: „There are no frictions, only rivalry." Die englische Presse hat bereits am 11. September 1897 („Saturday Review") geschrieben: „Wenn Deutschland morgen vernichtet wäre, so gäbe es übermorgen keinen Engländer in der Welt, der nicht reicher wäre. Ceterum censeo, Germaniam esse delendam." Das Wort steht mit Flammenschrift in der Geschichte, es war im tiefsten Sinne der Londoner City gesprochen. Wir betrachten wieder einige vergleichende Tabellen.

Tabelle 4. Der Welthandel 1905–1913 (in Millionen Mark).

Welthandel 1905—1913

Staaten	1904/05			1913		
	Einfuhr	Ausfuhr	Zusammen	Einfuhr	Ausfuhr	Zusammen
Großbritannien . . .	9944,6	**6732,5**	16677,1	15688,3	**10719,4**	26407,7
Deutschland	7436,3	**5841,8**	13278,1	10770	**10098**	20868
Vereinigte Staaten . .	4693,6	**6378,0**	11071,6	7614,5	**10199,7**	17813,2
Frankreich	3739,1	3809,4	7548,5	6806,7	5500,3	12307
Niederlande (1904) . .	4083,9	3371,2	7455,1	6142,2	5292,3	11434,5
Belgien	2308,2	1749,1	4057,3	3667	2861,5	6528,5
Rußland	1195,6	2199,4	3395,0	2636,2	3069,1	5705,3
Italien	1662,7	1365,9	2968,6	2910,2	2003,1	4913,3

Da sehen wir die epochemachende Erscheinung, daß Deutschland und die Vereinigten Staaten 1913 im Begriffe sind, den Ausfuhrhandel Englands zu überholen. Gleichzeitig hat sich bei England die schädliche Spanne zwischen Einfuhr und Ausfuhr vergrößert, obgleich selbstverständlich vermöge der „unsichtbaren Ausfuhr"[1] immer noch eine reichlich vorteilhafte Wirtschaftsbilanz angenommen werden kann. Deutschland dagegen nähert sich rapide der buchmäßigen Balance zwischen Ein- und Ausfuhr, hat also tatsächlich bereits starke Überschüsse und vergrößert sehr schnell sein Nationalvermögen (und damit unter anderem seine Befähigung zur politischen Kapitalsanlage). Seine Macht ist in schnellem Aufstiege begriffen. Seine Handelsflotte (Tabelle 5) hat sich stark vermehrt, ohne jedoch ihren prozentualen Anteil an der Welttonnage erheblich zu steigern. Vielmehr gehen die Verluste des englischen Prozentsatzes fast voll zugunsten der Vereinigten Staaten. Es ist nun zu fragen: Wie hat sich bei den Großmächten weiter das Prinzip der „Sicherheitsprämie" ausgewirkt? Und so sehen wir in Tabelle 6 zunächst ein Bild der Gesamtausgaben der Mächte für die Landesverteidigung. Dieses Bild entspricht durchaus jener die Regierungen und Parlamentsmehrheiten beherrschenden Anschauung, die wir in der Zeit begründet sahen, daß mit der Höhe des zu sichernden Objektes und dem wachsenden Wohlstande angemessen die Prämien zu

[1] Frachtenverdienste, Zinsgenuß vom Auslande, Gehälter und Pensionen aus Dominien u. a.

Tabelle 5. Die Welthandelsflotten 1906–1913 (in 1000 t Netto-Register).

Handelsflotten 1906—1913

Staaten	1905/06				1913				Zu- und Abnahme des Anteils in %
	Gesamttonnage	v. H.	Ladefähigkeit[1]	v. H.	Gesamttonnage	v. H.	Ladefähigkeit[1]	v. H.	
Großbritannien . .	11 186	44,0	29 733	48,7	12 608	41,5	36 659	43,9	—4,8
Deutschland . . .	2 377	9,3	6 147	10,1	3 217	10,6	8 973	10,8	+0,7
Vereinigte Staaten	2 702	10,6	5 079	8,3	4 158	13,7	10 233	12,3	+4,0
Norwegen	1 400	5,5	2 716	4,5	1 710	5,6	3 955	4,7	+0,2
Frankreich	1 233	4,9	2 665	4,4	1 437	4,7	3 495	4,2	+0,2
Italien	909	3,6	1 836	3,0	1 022	3,4	2 569	3,1	+0,1
Rußland	989	3,9	1 834	3,0	647	2,1	2 870	3,4	+0,4
Japan	704	2,8	1 778	2,9	957	3,1	1 573	1,9	—1,0
Schweden	665	2,6	1 461	2,4	655	2,2	1 759	2,1	—0,3
Spanien	517	2,0	1 379	2,2	521	2,1	1 533	1,8	—0,4
Niederlande . . .	500	2,0	1 319	2,5	818	2,7	2 408	2,9	+0,7
Sonstige	2 339	8,8	5 071	8,3	2 659	8,7	7 425	8,9	+0,6
Insgesamt:	25 421	100	61 018	100	30 409	100	83 442	100	

steigen hätten. So ist es nicht erstaunlich, daß nicht nur die absoluten Aufwendungen, sondern auch, trotz allgemein zunehmender Bevölkerungszahl, die Leistungen pro Kopf schnell ansteigen; jedoch sieht man auf diesem Wege die Gefahr der Überspannung und damit der Entladung greifbar näher schreiten, denn ohne Zweifel hat die Zunahme des durchschnittlichen Wohlstandes oder doch des Wohlstandes der Massen nicht mit der durchschnittlichen Belastung gleichen Schritt gehalten. Die Lasten werden also notwendigerweise fühlbarer, am stärksten im Falle Englands, Deutschlands, Frankreichs, Italiens und Rußlands. England und Rußland haben aus verschiedenen Gründen die stärkste prozentuale Steigerung (Rußland beinahe 100%); bei ihnen werden die stärksten Spannungen anzunehmen sein. Zur Ergänzung diene Tabelle 7, die den Verlauf der Ausgaben für die Seerüstungen sichtbar macht. Hier führen prozentual Deutschland und Italien, die auf das Drei- bis Vierfache gegangen sind, wie aus ihrem späteren Eintritt in das Wettrüsten zur See (s. o.) erklärlich wird. England hat auch in den Ausgaben den Zweimächtemaßstab gehalten, die Vereinigten Staaten stehen 1913 an zweiter, Rußland an dritter, Deutschland an vierter Stelle. Die Seerüstungen selbst ergeben sich aus der Tabelle 8, in der wir Deutschland vor den Vereinigten Staaten an zweiter Stelle sehen, ein Beweis für bedeutend höheren Nutzeffekt der aufgewendeten Mittel (da diese ja nur an vierter Stelle standen), und England hat den Zweimächtemaßstab auch hier behauptet. In der Tabelle sind Linienschiffe und Kreuzer zu einer Größe vereinigt, ein etwas summarisches Verfahren, da in jenem letzten Stadium des Wettrüstens zur See fast nur noch die Dreadnought-Geschwader starren Auges miteinander verglichen wurden; jedoch scheint der Verlauf des Krieges diese Summierung zu recht-

[1] Die Ladefähigkeit ist der maßgebliche Faktor.

Tabelle 6. Ausgaben der Großmächte für die gesamte Landesverteidigung von 1897 bis 1913 (in 1000 Mark).

Jahr	England		Deutschland		Frankreich		Verein. Staaten		Japan		Italien		Rußland		Österr.-Ungarn	
	Ausgabe	Mark pro Kopf der Bevölk.	Ausgabe	Mark pro Kopf der Bevölk.	Ausgabe	Mark pro Kopf der Bevölk.	Ausgabe	Mark pro Kopf der Bevölk.	Ausgabe	Mark pro Kopf der Bevölk.	Ausgabe	Mark pro Kopf der Bevölk.	Ausgabe	Mark pro Kopf der Bevölk.	Ausgabe	Mark pro Kopf der Bevölk.
1897	823 696	20,59	725 775	13,23	750 784	19,97	643 252	8,92	232 140	5,37	296 361	9,41	818 778	6,28	358 422	8,09
1899	938 535	23,—	790 120	14,14	787 162	20,85	714 918	10,88	239 847	5,41	274 372	8,58	901 133	6,71	374 675	8,33
1901	1 214 002	29,18	872 824	15,35	853 995	21,90	768 427	9,89	214 959	4,70	291 420	8,97	923 728	6,68	396 971	8,67
1903	1 370 808	32,33	872 598	14,90	801 020	20,18	928 413	11,53	174 305	3,73	327 290	9,92	1 004 091	7,06	391 233	8,40
1905	1 289 333	29,84	938 715	15,60	791 327	19,73	735 435	8,84	159 534	3,34	336 425	10,04	1 044 775	7,15	514 662	10,86
1907	1 178 308	26,90	1 097 714	17,59	910 127	23,21	1 087 572	12,61	416 464	8,46	370 726	11,03	1 065 651	7,30	442 737	9,18
1909	1 284 588	28,77	1 279 329	19,70	975 056	24,68	1 375 614	15,08	335 860	6,47	398 813	11,65	1 245 607	8,31	335 860	6,5
1911	1 438 343	31,82	1 276 320	19,43	1 051 627	26,55	1 207 242	12,88	387 245	7,30	699 303	20,15	1 336 487	8,70	387 245	7,3
1913	1 573 398	34,16	1 479 461	21,21	1 203 535	29,79	1 017 217	10,50	408 519	7,55	595 335	16,96	1 751 670	11,10	408 519	7,55

Tabelle 7. Die Marinehaushalte der Seemächte von 1897 bis 1913 (in 1000 Mark).

Jahr	England	Deutschland	Frankreich	Vereinigte Staaten	Japan	Italien	Rußland	Österr.-Ungarn
1897	425 317	110 995	208 630	248 854	105 892	82 955	184 194	25 365
1899	524 917	145 402	258 138	236 788	129 489	81 666	180 602	30 559
1901	632 019	194 892	275 439	286 868	92 557	89 366	200 979	39 091
1903	728 473	212 628	250 778	454 736	75 847	101 745	246 104	41 600
1905	681 148	233 523	254 879	421 414	74 452	101 798	251 936	96 647
1907	625 162	290 883	252 563	498 877	151 772	118 795	189 454	55 148
1909	728 974	410 701	278 152	578 643	151 509	127 213	195 534	85 308
1911	874 303	444 153	333 144	572 837	180 815	247 871	261 293	104 769
1913	995 710	470 746	419 955	594 764	202 853	263 624	497 613	155 259

Tabelle 8.
Die Kriegsflotten 1906 bis 1914, nach Gesamttonnage in Linienschiffen und Kreuzern.
(Die eingeklammerten Zahlen bedeuten „im Bau" oder „bewilligt".)

Kriegsflotten 1906—1914

Staaten	1906 Linienschiffe und Kreuzer		1914 Linienschiffe und Kreuzer	
	Zahl	Deplacement in t	Zahl	Deplacement in t
England	161 (20)	1528960 (321631)	176 (38)	2006400 (542490)
Deutschland	58 (18)	496176 (177800)	97 (17)	932576 (316400)
Vereinigte Staaten	52 (21)	425523 (279495)	76 (6)	857620 (198120)
Frankreich	88 (17)	540808 (263974)	48 (15)	651380 (328300)
Japan	38 (13)	320908 (162340)	51 (6)	529670 (180240)
Rußland	26 (8)	222713 (98779)	26 (20)	310560 (364020)
Italien	27 (9)	201954 (95828)	38 (8)	366580 (170600)
Österreich-Ungarn	13 (1)	98626 (10630)	27 (10)	225100 (141850)

fertigen. Im übrigen ist zu sagen, daß die englischen Schiffseinheiten zu jener Zeit materiell den amerikanischen etwas, den deutschen stark überlegen erschienen.

Lassen wir die Summe dieser Eindrücke auf uns wirken und beachten wir gleichzeitig die Verschiebungen in anderweitigen machtpolitischen Faktoren wie Heeresmacht, Nationalvermögen, Bevölkerungszahlen, Bündnisgestaltung, so erhalten wir das Bild einer hochgespannten, aber aus marinepolitischen Motiven allein nicht notwendig zum Explodieren gezwungenen Gesamtlage. Da es hier nicht unsere Aufgabe ist, den sonstigen Gründen dieser Explosion nachzugehen, so begnügen wir uns mit der vorsichtigen Feststellung, daß die wirtschaftlichen Momente der deutschen Rivalität ein für England zwar unbequemes, aber nicht verhängnisvolles, die marinepolitischen ein ohne weiteres auch fürderhin tragbares Maß erreicht hatten, und daß es tiefeingewurzelter Gefühlsmomente, politischer Bindungen oder des Nachweises unmittelbarer Bedrohung bedurfte, um den kriegerischen Austrag dieser Rivalität zu begründen. Über jene Momente sieht man heute klar; der Nachweis der Bedrohung wurde nie erbracht. Der furchtbare circulus vitiosus, daß der Welthandel des militärischen Schutzes bedarf, daß aber die eine Schutzorganisation (Flotte) die andere bedroht und diese daher verstärkt und jene vernichtet werden muß, hat den Krieg auslösen helfen.

Wir zitieren statt jedes weiteren Versuches einer Charakterisierung dieses Schicksalmomentes wieder eine amerikanische Stimme, nämlich die der Pro-

fessoren der Geschichte W. O. Stevens und Allan Westcott, die in ihrer „History of Sea Power", einem Lehrbuch für die amerikanische Marineakademie, das Folgende schreiben:

Ein amerikanisches Historikerurteil

„Der Russisch-Japanische Krieg schwächte Rußlands Stellung in Europa stark und ließ den Zweibund Frankreich-Rußland unter dem militärischen Übergewicht der teutonischen Mächte Deutschland und Österreich unabhängig von der Stellungnahme Italiens. Für Großbritannien war eine solche Störung des Gleichgewichts immer ernst, und was ihm die Aufgabe seiner Isolierung geradezu aufdrängte, war die Rivalität Deutschlands in seiner besonderen Sphäre des Handels und der Seemacht.

Die störende Wirkung von Deutschlands Erstarkung zur See während der 20 Jahre vor 1914 gewährt ein ausgezeichnetes Beispiel für den Einfluß der Seegeltung im Frieden und im Kriege ... Die maritime Entwicklung Deutschlands fand Anreiz und Rechtfertigung in seinem rapiden wirtschaftlichen Wachstum. Im Jahre 1912 erreichte die Produktion den Wert von 3 Milliarden Dollars, verglichen mit etwas über 4 für England und 7 Milliarden für die Vereinigten Staaten. Seit 1893 hatte sich seine Handelsmarine verdreifacht und mit 5 Mill. Tonnen den zweiten Platz hinter England belegt. Während der gleichen Zeit übertraf der deutsche Außenhandel den von Frankreich und der Vereinigten Staaten und erreichte ebenfalls die zweite Stellung hinter England, mit stärkerer Tendenz der Zunahme. Eine Auswanderungszahl von 220000 im Jahre aus den 80er Jahren sank herab auf 22000 für 1900. Um sich Märkte für seine Waren und die beständige Zunahme der Bevölkerung und Industrie zu sichern, fühlte Deutschland die Notwendigkeit, seine politische Macht auszudehnen.

Obgleich Deutschlands Handelsausbreitung nur auf leichten Widerstand selbst im britischen Interessengebiet stieß, rechtfertigte sie zweifellos zu Maßnahmen politischen und militärischen Schutzes; und dieses Motiv wurde daher dem Flottengesetz von 1900 vorangestellt, welches besagte, daß ‚Deutschland zum Schutze seines Seehandels und seiner Kolonien eine Flotte von solcher Stärke haben müsse, daß ein Krieg selbst mit der größten Seemacht die Stellung dieser Seemacht gefährden müsse'."

Die spät und mit ähnlich halbem Entschluß wie zur Zeit Salisbury-Chamberlains unternommenen Versuche Englands, mit Deutschland zur Verständigung zu kommen, wie die Missionen Lloyd Georges und Haldanes hatten keinen Erfolg, da sie Deutschland nichts boten, was es als Sicherung seiner Weltstellung hätte ansehen oder wogegen es seine planmäßige eigene Sicherung hätte aufgeben können. Es war nicht gelungen, den Bund der auf verschiedenen Wegen zum gleichen Ziel strebenden Großmächte zu sprengen. Rußland konnte nur noch gewonnen werden durch Opferung der Türkei und des österreichischen Balkans, was uns völlig isoliert und zur Ohnmacht verurteilt hätte, Frankreich seit Delcassé nur noch durch Abtretung der Rheingrenze, England nur durch den Verzicht auf die Flotte, weitere Kolonialwünsche und den wirtschaftlichen Wettbewerb.

War der Krieg zu vermeiden?

Die deutsche Politik vor dem Kriege war unglücklich, zum Teil schlecht. Fürst Bülow übersah nicht die Bedeutung der Flottengründung, Tirpitz wurde von der Außenpolitik und Gesamtverantwortung ferngehalten, der Kaiser übersah wohl beides, fand aber nicht den Ausweg. Es ist zweifelhaft, ob ein solcher überhaupt zu finden war, und ob nicht die durch die hemmungslose Wirtschafts-

konkurrenz im Zeitalter des Hochkapitalismus und den allseitigen Machthunger entfesselten Kräfte überhaupt auf eine Zertrümmerung der bestehenden Ordnung hinwirkten, der mit friedlichen Mitteln nicht mehr auszuweichen war.

Der Einwand, Deutschland hätte an Stelle einer Hochseeflotte eine große Zahl von U-Booten bauen sollen, ist aus doppeltem Grunde nicht stichhaltig. Einmal war das U-Boot um die Zeit des Kriegsausbruchs durch Fertigstellung des Dieselmotors soeben erst verwendungsbereit geworden. Eine große Flotte nicht hochseebrauchbarer U-Boote wäre daher eine höchst kostspielige Zwecklosigkeit gewesen, finanziell wie militärisch nicht zu verantworten. Und zweitens hätte der Ausbau der Unterseebootwaffe in solchem Stile genau so herausfordernd gewirkt und einfach schon früher zum Kriege bzw. zu entsprechenden Abwehrmaßnahmen geführt, wie sie später im Kriege getroffen wurden und sich stärker erwiesen. Der Zweck der Sicherung wäre also nicht erreicht worden.

Die Abschnitte der inneren Flottenentwicklung bis zum Kriege sind kurz die folgenden. Um 1905 hat die aktive Schlachtflotte zum ersten Male die volle Stärke von 16 Linienschiffen. Die beiden Geschwader werden von Vizeadmiral Graf v. Baudissin und Fischel geführt, die Aufklärungsschiffe von Vizeadmiral Schmidt. Der Russisch-Japanische Krieg ist zu Ende und hat die Bedeutung der Seemacht blitzartig von neuem gelehrt. Eine neue Marinevorlage von 1906 bewilligt fünf Große Kreuzer für das Ausland und einen Großen Kreuzer für die Reserve. Die Schiffe der „Schlesien"-Klasse, die wir noch 1933 und später im Dienst finden sollen, laufen von Stapel, dazu die Panzerkreuzer Graf Spees „Scharnhorst" und „Gneisenau", die 1914 bei Coronel den Sieg an ihre Flagge heften werden. England hat den Bau der Großkampfschiffe der „Dreadnought"-Klasse begonnen (18200 t, 21,5 Knoten, zehn 30,5-cm-Geschütze, Preis 40 Millionen Mark) und glaubt, mit dieser Wendung und gestützt auf seine großen technischen und finanziellen Mittel das angebliche Wettrüsten — das von uns keineswegs beabsichtigt war — niederzuschlagen. Die Rechnung war falsch, Deutschland erweiterte ab 1907 den Nord-Ostseekanal und ging — wie alle Welt — notgedrungen gleichfalls zum Großkampfschiff über. Damit entwertete sich die sehr starke Überlegenheit der englischen Flotte an Vor-Dreadnought-Schiffen, und verminderte sich der Abstand zwischen den Kernflotten der Mächte. Dieser Entschluß des damaligen I. Seelords, Lord Fishers, zu den größten und kostspieligsten Schiffsabmessungen überzugehen, hat in der Gegenwart herbe englische Kritik gefunden. Freilich lag er bereits in der Luft, wie die damaligen japanischen Schiffe beweisen.

Flottenentwicklung

Die „Dreadnoughts"

Die Algeciraskonferenz hat für Deutschland mit Isolierung geendet. England hat sich mit Frankreich verständigt, das Übereinkommen mit Rußland steht vor der Tür. Es wird eine starke „Heimats"-Flotte gebildet, der Stützpunkt Rosyth an der Nordsee begründet. Die Admiralität wird wegen ihrer Flottenpolitik hart angegriffen, der Abrüstungswille des Parlaments jedoch überwunden. Eine von Gehässigkeit gegen Deutschland strotzende Denkschrift Sir Eyre Crowes von

1907 verhindert eine Aussprache und Fühlungnahme mit Deutschland. Ein Kaiserbesuch in England schafft nur vorübergehende Entspannung. Die Zweite Haager Konferenz (15. April bis 18. Oktober 1907) geht ohne Ergebnis vorüber. Lord Fisher rät dem König Eduard, die deutsche Flotte ohne Kriegserklärung zu überfallen.

Eine neue Bestimmung setzte 1908 gesetzlich das Lebensalter der Linienschiffe und Großen Kreuzer auf 20 Jahre herab, was dem Brauch in anderen Marinen nur entsprach. Danach sollten bis 1911 je vier Schiffe auf Stapel kommen, von 1911 bis 1917 je zwei und ab 1917 je drei. Der Marineetat für 1908 betrug 339,2 Mill. Mark, der Personalbestand 50323 Köpfe. Neue Schiffe: „Nassau", „Westfalen", „Rheinland", „Posen", unsere ersten Großkampfschiffe (18500 t, 20 Knoten, zwölf 28-cm-Geschütze). Die Kleinen Kreuzer erfuhren den Zuwachs von „Emden" und „Kolberg" (4300 t, 28 Knoten, zwölf 10,5-cm-Geschütze). Die Torpedoboote „V 162" bis „G 173" (V bedeutet Vulkanwerft, Stettin; G gleich Germaniawerft, Kiel; S gleich Schichau, Elbing) sind auf 620 t angewachsen, laufen 34 Knoten und führen (viel zu wenig) zwei 8,8-cm-Geschütze nebst drei Torpedorohren. Chef der Hochseeflotte ist jetzt Admiral Prinz Heinrich von Preußen.

Ersatzregelung 1908

Im Jahre 1908 versucht Lloyd George mit Deutschland zu neuer Aussprache zu kommen, wird aber von der Opposition wütend angegriffen. Neue Flottenpanik, die sich der ungereimtesten Argumente bedient und von den Rüstungsfirmen und den Konservativen geschürt wird, führt zu großen Schiffbauaufträgen. Alan Bourgoyne bezeichnet sie im „Navy League Annual" als „den größten parlamentarischen Schwindel, der je an einer Wählerschaft verübt wurde". Mißtrauen und Argwohn beherrschen die Lage, wie Edward Grey später in seinen Erinnerungen schrieb.

1910. Neue Schiffe vom Stapel: Linienschiff „Oldenburg" (22800 t, 21 Knoten, zwölf 30,5-cm-Ge-

Kaiser Wilhelm II., Großadmiral v. Tirpitz und Admiral v. Holtzendorf 1910

schütze), Panzerkreuzer (später Schlachtkreuzer genannt) „Moltke" (23000 t, 28 Knoten, zehn 28-cm-Geschütze). In der Flotte steht jetzt zum ersten Male eine Division von vier Großkampfschiffen. Um die gleiche Zeit besitzt England sieben dieser Schiffe in Dienst und vier im Bau, Frankreich sechs im Bau, Rußland sechs im Bau, Vereinigte Staaten vier fertig, vier im Bau. Diese Unmöglichkeit, den Zweimächtemaßstab zu halten, hat viel stärker kriegstreibend auf England gewirkt als die deutsche „Bedrohung". Flottenchef: Vizeadmiral v. Holtzendorff, I. Geschwader: Vizeadmiral v. Pohl, II. Geschwader: Vizeadmiral Ludwig v. Schröder, Aufklärungsschiffe: Konteradmiral v. Heeringen, Kreuzergeschwader in Ostasien, das jetzt auch die Panzerkreuzer „Scharnhorst" und „Gneisenau" umfaßt: Konteradmiral Gühler, Chef des Admiralstabes: Admiral v. Fischel. Nordseestation: Admiral Graf v. Baudissin, Ostseestation: Admiral v. Prittwitz und Gaffron. Es sind jetzt im Dienst bzw. in Reserve: 22 ältere und 4 große Linienschiffe, 8 Küstenpanzer, 9 Panzerkreuzer, 26 Kleine Kreuzer, 5 ungeschützte Kreuzer, 10 Kanonenboote, 93 große Torpedoboote, 8 Unterseeboote, 16 Schulschiffe und 7 Spezialschiffe verschiedener Art. Die Schiffe „Kurfürst Friedrich Wilhelm" und „Weißenburg" werden an die Türkei verkauft.

1911. Die gefährliche Spannung wegen Marokko (Agadir), wo Deutschland seine Ansprüche auf Berücksichtigung der Verträge anmeldet und schließlich gegen
1911 Entschädigungen in Kamerun und am Kongo abtritt, geht warnend vorüber. Die Baupläne Englands und Deutschlands von 1905 bis 1910 zeigen jetzt 27 englische gegen 17 deutsche Linienschiffe und Schlachtkreuzer. Die Hochseeflotte umfaßt die volle Stärke von 17 Linienschiffen, darunter 7 große. Je vier Schiffe der „Kaiser"- und „Wittelsbach"-Klasse bilden die Reserveformation der Ostsee bzw. Nordsee. Unterseeboot „U 3" verunglückt im Kieler Hafen.

Im Jahre 1912 wird ein III. Geschwader für die Hochseeflotte bewilligt und aus den Schiffen „Kaiser" und „Friedrich der Große" (24700 t, 23 Knoten, zehn 30,5-cm-, vierzehn 15-cm-Geschütze), „Elsaß" und „Braunschweig" vorläufig ge-
1912 bildet. (Die neuen englischen Schiffe im Dienst sind 28000 t groß und führen zehn 34,3-cm-Geschütze.) Die Flotte soll jetzt künftig umfassen: 1 Flottenflaggschiff, 5 Geschwader zu je 8 Linienschiffen, 12 Große Kreuzer und 30 Kleine Kreuzer, die Auslandsflotte 8 Große Kreuzer und 10 Kleine Kreuzer. Das ist eine Vermehrung um 3 Linienschiffe und 2 Kleine Kreuzer. Das I. Geschwader umfaßt nur noch Großkampfschiffe, vier Schlachtkreuzer bilden eine Aufklärungsgruppe, ein dritter Admiral tritt zu den Aufklärungsschiffen. Chef des II. Geschwaders ist Vizeadmiral v. Ingenohl, Aufklärungsschiffe: Vizeadmiral Bachmann, Kreuzergeschwader: Vizeadmiral v. Krosigk, Admiralstab: Vizeadmiral v. Heeringen, Ostseestation: Admiral Coerper, Nordseestation: Admiral Graf v. Baudissin. Eine Mittelmeerdivision wird zusammengestellt, dazu Schlachtkreuzer „Goeben" und Kreuzer „Breslau" abgegeben.

1913: Im III. Geschwader stehen jetzt fünf große Linienschiffe. Mit „Seydlitz" (25000 t, 28 Knoten, zehn 28-cm-, zwölf 15-cm-Geschütze) sind jetzt vier Schlachtkreuzer im Dienst, dazu „Blücher" (15800 t, 25,8 Knoten, zwölf 21-cm-, acht

15-cm-Geschütze) als nicht ganz ebenbürtige Ergänzung. Eine Division bestehend aus „Kaiser" und „König Albert" und Kreuzer „Straßburg" (4550 t, 1913
28,3 Knoten, zwölf 10,5-cm-Geschütze) besucht südamerikanische und westafrikanische Häfen. Neue Stapelläufe: „König", „Großer Kurfürst", „Markgraf" (25800 t, 20,5 Knoten, zehn 30,5-cm-, vierzehn 15-cm-Geschütze) und Schlachtkreuzer „Derfflinger" (26600 t, 28 Knoten, acht 30,5-cm-, zwölf 15-cm-Geschütze), Kleiner Kreuzer „Graudenz" (4900 t, 29 Knoten).

Das Jahr 1914 und der Kriegsausbruch finden die Marine in folgender Verfassung: Die Hochseeflotte unter Admiral v. Ingenohl, Flaggschiff „Friedrich der Große", umfaßt: das I. Geschwader, Vizeadmiral v. Lans mit 8 Großkampfschiffen, Flaggschiff „Ostfriesland", das II. Geschwader, Vizeadmiral Scheer mit Die Flotte
8 älteren Linienschiffen, Flaggschiff „Preußen", das III. Geschwader, Konter- 1914
admiral Funke mit 6 Großkampfschiffen, Flaggschiff „Prinzregent Luitpold", das IV. Geschwader, Vizeadmiral Schmidt mit 8 älteren Linienschiffen, Flaggschiff „Wittelsbach", das V. Geschwader, Vizeadmiral v. Grapow mit 8 älteren Linienschiffen, Flaggschiff „Kaiser Wilhelm II.", das VI. Geschwader, Konteradmiral Eckermann mit 8 Küstenpanzern.

Dazu die I. Aufklärungsgruppe, Konteradmiral Hipper mit 4 Schlachtkreuzern, Flaggschiff „Seydlitz", außerdem „Blücher". Die II. Aufklärungsgruppe Konteradmiral Maaß mit 7 Kleinen Kreuzern, Flaggschiff „Cöln", die III. Aufklärungsgruppe mit 5 älteren Kleinen Kreuzern, Flaggschiff „Ariadne", die IV. Aufklärungsgruppe Konteradmiral v. Rebeur-Paschwitz mit 4 älteren Panzerkreuzern, Flaggschiff „Roon", die V. Aufklärungsgruppe, Konteradmiral Jasper mit 4 Schulschiffen, Flaggschiff „Hansa". Es gab 8 Torpedoboot-Flottillen zu je 11 Booten, 2 U-Boot-Flottillen mit 2 Kleinen Kreuzern, 19 U-Booten und 4 Torpedobooten, 8 Minen- und Hilfsminenschiffe, 3 Minensuchdivisionen zu je 15 Booten, dazu zahlreiche Hilfsschiffe, Minensucher und Flottillen für die Flußmündungen.

Es war eine noch etwas bunt und ungleich zusammengesetzte Flotte, deren Material den Übergang zum technisch Zeitgemäßen erst zum Teil vollzogen hatte, aber sie war vom trefflichsten Geist beseelt. Es ist eine Legende, daß man in der deutschen Marine auf „den Tag" des öfteren Trinksprüche ausgebracht habe. Niemand unterschätzte den Gegner und seine Stärke, und jeder erkannte die Schwere der bevorstehenden Aufgaben, während das eigene Schiffs- und Artilleriematerial eher unterschätzt wurde, wie die Kampferfolge vielfach bewiesen. Die Marine zog in den Krieg im Vertrauen auf Gott, die gerechte Sache und das Bewußtsein unermüdlicher, harter Arbeit für den Kriegsfall. Ihre Ausbildung stand auf der äußersten Höhe der Zeit.

In der Ostsee befehligte Großadmiral Prinz Heinrich von Preußen. Es standen ihm nur wenige ältere Schiffe und Verbände zur Verfügung, ein charakteristischer Beweis für die geringe Einschätzung des russischen Gegners und seiner Angriffslust. Ostsee und Ausland mußten Nebenkriegsschauplätze sein, die Entscheidungen waren nur in der Nordsee zu erwarten.

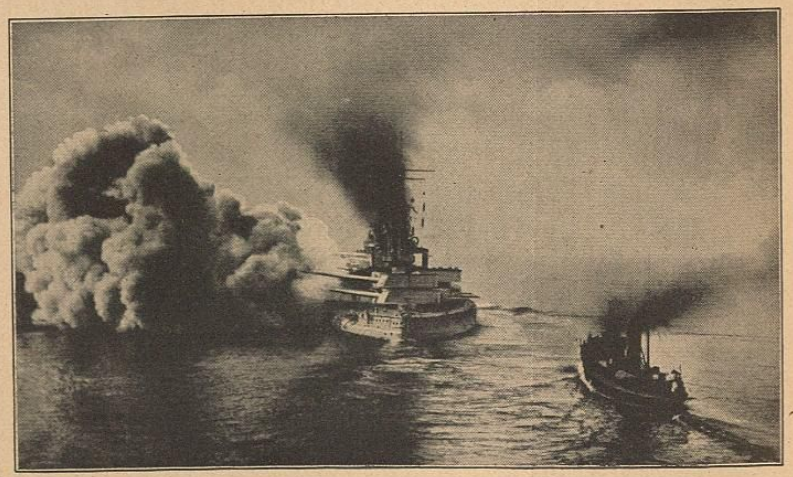
Im Ausland befanden sich: das ostasiatische Kreuzergeschwader unter Graf v. Spee mit den Kreuzern „Scharnhorst“, „Gneisenau“, „Emden“, „Leipzig“, „Nürnberg“, Kanonenboote „Iltis“, „Tiger“, „Jaguar“, „Luchs“, „Vaterland“, „Tsingtau“ und „Otter“, Kreuzer „Cormoran“ und Torpedoboot „S 90“. Die Mittelmeerdivision unter Vizeadmiral Souchon umfaßte „Goeben“ und „Breslau“. In Ostamerika standen Kreuzer „Karlsruhe“ und „Dresden“, in Ostafrika Kreuzer „Königsberg“, Vermessungsschiff „Möwe“, in Westafrika Kanonenboot „Eber“, in der Südsee Kreuzer „Geier“ und Vermessungsschiff „Planet“.

Weltkrieg

Aus großer Höhe gesehen, stellte sich der Krieg der verbündeten Mächte gegen Deutschland und seine Bundesgenossen als ein durch Land- und Seemacht überall fast völlig geschlossener Ringangriff dar. Die strategische Aufgabe bestand darin, diesen Ring zu zermürben und an den entscheidenden Stellen zu zertrümmern. Entscheidend aber waren die Stellen des stärksten Druckes und der größten Möglichkeit, zu Atem zu kommen und der belagerten Festung Deutschland Kräfte und Lebensmittel zuzuführen. Diese Zertrümmerung ist uns im Osten geglückt und hat der deutschen Kriegführung das Durchhalten für ein reichliches Jahr länger ermöglicht. Daß ein ebenso starker, wenn nicht noch stärkerer Druck von der Seemacht ausging, die das Meer beherrschte und alle Zufuhren nach Mitteleuropa unter schwerster Vergewaltigung der Neutralen zu verhindern wußte, daß dieser Druck die Niederlage durch Hunger und Entmutigung in sich schloß und daher am stärksten und mit in erster Linie zu bekämpfen war, das hatte leider alle Aufklärung und alles Studium der Geschichte die deutsche politische und militärische Leitung nicht erkennen lassen. Nur so konnte es kommen, daß weder ein gemeinsamer Operationsplan für Heer und Flotte bestand noch ein Kriegswirtschaftsplan. Es hatte die organisatorische Spitze gefehlt, die sämtliche Führer rechtzeitig zu gemeinsamem operativem Denken und Planen anhielt und sie zum Großen Kriegsspiel versammelte. Der Oberbefehl des Kaisers erwies sich als keine Realität. Der Generalstab stellte der Marine anheim, „selbständig zu handeln“, und beide erkannten gleich zu Anfang nicht die Bedeutung des englischen Expeditionskorps und seiner Nachschübe, die sich unter dem Schutz der Seeherrschaft zum Millionenheere verstärken sollten. Man glaubte blind — wie übrigens auch die meisten unserer Gegner — an die Unmöglichkeit eines jahrelangen Krieges. Für die tatkräftige, sofortige Verwendung der deutschen Seemacht fielen weiter hemmend ins Gewicht: der noch aus engen, preußischen Gedankengängen stammende Irrtum (v. Stosch, 1873), daß man mit einer Flotte keinen Krieg gewinnen, sondern erst bei Kriegsende das Fazit der Schiffsverluste ziehen und danach den Rest in die Waagschale werfen könne. Ferner die diesem Irrtum verwandte Illusion (Bethmann Hollweg, Ballin), daß England unsere Vernichtung nicht wolle und daher nicht zum „Äußersten“ gereizt werden dürfe. Die Marine selber in ihren leitenden Stellungen beging den Mißgriff, an eine enge Blockade und einen baldigen Überfall des Gegners zu glauben, wodurch sich die Gelegenheit zu Teilerfolgen und allmähliche Verminderung des feindlichen Übergewichtes ergeben würde. Sie war zu sehr auf den Verteidigungsgedanken eingestellt und besaß nicht die Entschlußkraft, ihn der Lage anzupassen. Und schließlich lähmte den Unternehmungsgeist der verantwortlichen Führung der schon erwähnte Mangel an Vertrauen in die Güte unseres Materials und unserer Bereitschaft, ein Zweifel, der gerade für die Schlachtflotte sich als am wenigsten begründet erweisen sollte. Eine glücklichere und instinktsichere Strategie hätte sogleich oder bald, nachdem der Charakter der „weiten“ Blockade und der zurückhaltenden englischen Seekriegführung erkannt war, den Kampf gesucht und das den Flottengesetzen vorschwebende Risiko dem Gegner angetragen, hätte neben den Mitteln der Kleinkriegführung mit Minen und Unterseebooten den Blockadebruch und die Gegenblockade im großen Stile betrieben und auch hierzu volle Kräfte eingesetzt, übrigens auch die Kampfmittel dieser Kriegführung angepaßt, hätte kurzum eine hinreißende Aktivität entfaltet, den Ring an ihrer Stelle gelockert und so den Siegen des Heeres Unterstützung, dem Fehlschlag an der Marne Entlastung gebracht. Es ist nicht abzusehen, welche Folgen eine solche Kriegführung für die Haltung der Neutralen und damit den Gesamtverlauf des Krieges gehabt hätte, der uns so zu den ursprünglich drei noch zwei Dutzend weitere Gegner zugeführt hat.

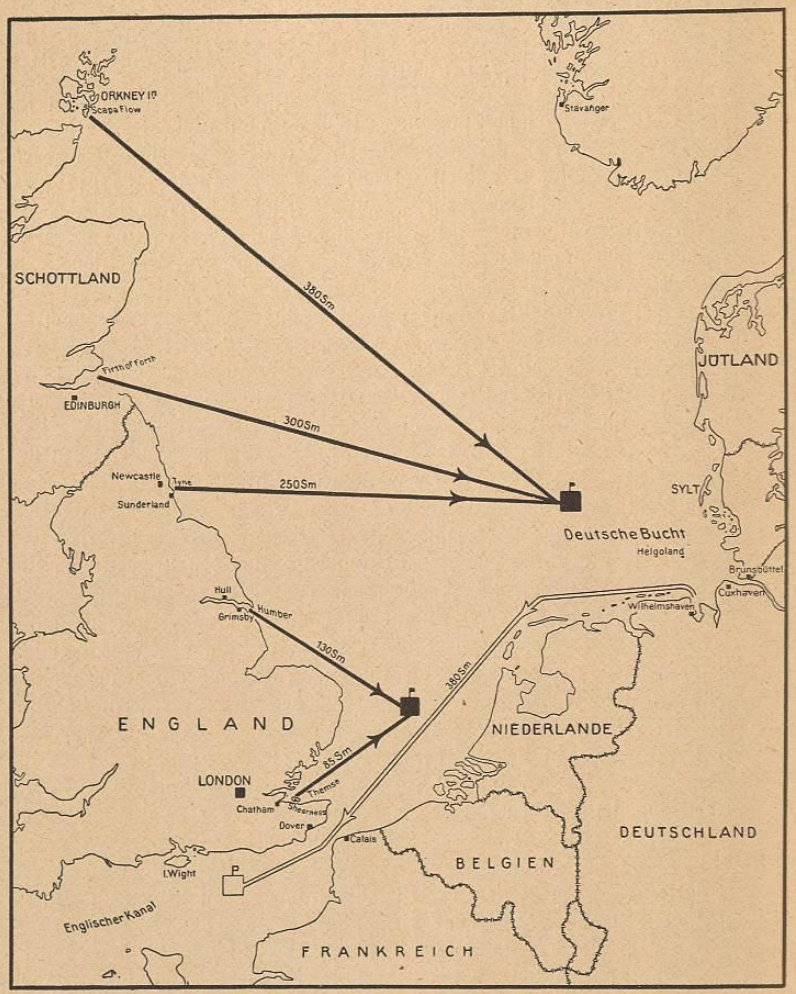
Seemacht der entscheidende Faktor

Schwache strategische Vorstellungen



Salve eines deutschen Großkampfschiffes

Die Summe dieser und anderer Erkenntnisse schenkte uns natürlich erst der Kriegsausgang. Sie sind daher an dieser Stelle nicht Ausdruck einer billigen



Die Nordsee als strategischer Raum, die beherrschende englische Stellung

Kritik, haben aber einer Gesamtbetrachtung voranzustehen. Das Stärkeverhältnis zur See zu Kriegsbeginn war 800000 t Großkampfschiffe der Gegner gegen 400000 t der Mittelmächte. Für den Kampf in der Nordsee standen sich jedoch gegenüber (August 1914):

Die Kräfteverteilung

	Großkampfschiffe		Ältere		Kleine Kreuzer	Zerstörer		U-Boote	
	Linienschiffe	Schlachtkreuzer	Linienschiffe	Große Kreuzer		neuere	ältere	voll offensiv	weniger seefähig
englische .	20	4	36	20	35	78	77	7	51
deutsche .	13	3	22	5	14	42	46	10	18

England standen weiterhin fünf Schlachtkreuzer aus dem Mittelmeer und Australien nach kurzer Frist zur Verfügung. An dieser fast doppelten Übermacht konnte sich bei der Leistungsfähigkeit der englischen Werften und der Beanspruchung der unsrigen voraussichtlich nichts ändern, tatsächlich ist in Deutschland in den vier Jahren kein einziger großer Ersatzbau neu begonnen und fertig geworden. Eine behutsame Kriegführung konnten diese Zahlen schrecken, eine wagemutige hätten sie wie Nelson zum erhöhten Angriffswillen veranlaßt.

Der Operationsbefehl

Wie die Anschauungen lagen, lautete der Operationsbefehl für die Flotte dahin, den Gegner durch offensive Vorstöße und Kleinkrieg zu schädigen und „nach erfolgtem Kräfteausgleich", unter günstigen Umständen auch früher, sich zur Schlacht einzusetzen. Der Handelskrieg sollte nach Prisenordnung geführt werden (Schiffe anhalten, untersuchen, bei Konterbande beschlagnahmen, versenken nur bei Widerstand, für Sicherheit der Besatzungen sorgen). Der Flottenchef, Admiral v. Ingenohl, ein persönlich untadeliger, mutiger Führer, faßte diese Erlaubnis zum Schlagen eng und hielt die Schlachtflotte nur in Bereitschaft, während die Vorstöße gegen die (nicht vorhandene, aber vermutete) enge Blockade in der Hauptsache einzelnen Schiffen und kleineren Verbänden überlassen wurde. Die Nordsee erwies sich nicht als das erhoffte Kampfgebiet, sondern als ein toter Winkel des Weltmeeres, das durch die Stellungen am englischen Kanal und zwischen Norwegen (Shetlandinseln) abgeriegelt wurde und in dem mit Kriegsbeginn jeder deutsche Seeverkehr und -handel zu Ende war. Das gleiche geschah dem deutschen Schiffsverkehr auf allen Meeren. Die überwältigende verbündete Seemacht legte alle deutschen Handelsverbindungen lahm, die deutsche Flagge verschwand von der See und rettete sich in Häfen von meist fragwürdiger Neutralität, wo die Schiffe später zur Beute wurden. Dieser ungeheure und schweigende Druck der Blockade wurde nicht sogleich empfunden, da Deutschland im Zuge der außerordentlichen Konjunktur und bei einem Außenhandel von 20 Milliarden (1913) mit reichlichen Rohstoffvorräten versehen und eine gute Ernte herein war oder auf dem Felde stand. (Daß besondere Kriegsvorräte an wichtigen Einfuhrstoffen, wie Kupfer, Veredelungsmineralien usw., eingelegt worden wären, wird zwar von Winston Churchill in seiner Weltkriegsgeschichte behauptet, dadurch aber leider nicht wahrer.) Die englische Flotte hatte ihre Stellungen am Kanal, bei Harwich, bei Rosyth (Edinburg), Cromarty und Invergordon im Moray Firth und in Scapa Flow auf den Orkneyinseln bezogen. Die gesamte Entscheidung drängte sich daher auf dem Nordseegebiet zusammen, hier mußte der Ring zerbrochen oder der Krieg

Die Nordsee

Die deutsche Flagge vom Meere vertrieben

6*

verloren werden. Die Front sehnte sich glühend und kampflustig nach diesem Kampf, den die höhere Führung verbot.

In der Ostsee lagen die Dinge günstiger. Die Russen, im fernen Winkel von Kronstadt, Helsingfors und Reval versammelt, im Winter durch Eis behindert, sahen sich der steten Gefahr gegenüber, bei ernsteren Unternehmen
In der Ostsee durch die von der Nordsee durch den Kaiser-Wilhelm-Kanal nach der Ostsee hinübergeworfene deutsche Flotte vernichtet zu werden. Den eisfreien Hafen Libau an der kurischen Küste hatten sie kleinmütig sofort aufgegeben, ihre Unternehmungslust war gering, der freie Weg zum offenen Meere durch die deutsche Wacht in der westlichen Ostsee und die Sperrung der neutralen dänischen Gewässer verlegt. In dieser Niederhaltung und Blockierung der russischen Seemacht und Offenhaltung der Ostsee für den Verkehr mit Skandinavien lag eine Stärke der deutschen Stellung, die namentlich in Gestalt der schwedischen Erzzufuhren große Bedeutung erlangte. Die Garantie dieser Stellung konnte als ein Beweggrund für die Zurückhaltung der Hochseeflotte gelten, nur war der Krieg damit nicht zu gewinnen. Die russischen Seestreitkräfte betrugen: 4 Großkampfschiffe, 4 ältere Linienschiffe, 6 Panzerkreuzer, 6 geschützte Kreuzer, 77 fertige Zerstörer, 12 Unterseeboote, zahlreiche Minensuchboote und den üblichen Zubehör.

Die österreichisch-ungarische Flotte in der Adria, zunächst bestehend aus 3 Großkampfschiffen, 12 älteren Linienschiffen, 2 Panzerkreuzern, 3 leichten Kreuzern, 26 Torpedo- und 6 U-Booten, sah sich in einer ähnlichen, noch engeren Blockade-
In der Adria stellung eingeschlossen, deren Ausgang an der Otrantostraße mit den Stützpunkten Brindisi und Tarent zu sperren war. Ihr Kriegshafen Pola lag, ähnlich Kronstadt, im nördlichen Winkel, die Bucht von Cattaro kam erst später in Benutzung. Gegenüber war mit Venedig und Ankona als Kriegshäfen und Stützpunkten zu rechnen.

Wir betrachten nun die Seekriegsereignisse nach Zeitabschnitten und versuchen dabei, den Überblick über die verschiedenen Seegebiete zu wahren, einen Überblick, den uns heute die geschichtliche Forschung ermöglicht, der aber den deutschen Befehlshabern im Kriege und auch dem Admiralstab aus Mangel an schnellen und zuverlässigen Nachrichten nicht zur Verfügung stand. Das gewaltige Nachrichtennetz der Feinde, verstärkt durch eine äußerst erfolgreiche Spionage und durch eine der unsrigen überlegene Beobachtung des Funkverkehrs, später sogar durch den Besitz des geheimen Chiffrierschlüssels für den Signalverkehr, brachte ihnen außerordentliche Vorteile.

Kriegsbeginn Der Kriegsaufmarsch der englischen Flotte war dank einer ahnungsvollen Voraussicht der Admiralität mit Kriegsbeginn vollendet, die Verbände befanden sich auf Kriegsfuß und waren versammelt, stärkste Vorbereitungen, die um Jahre zurückreichen, hatten ihre Bereitschaft und die ihrer Stützpunkte sichergestellt. Die deutsche Flotte war auf Übungsfahrt in Norwegen, als die äußerste Kriegsspannung hereinbrach, und langte erst am 29. Juli bzw. 1. August wieder in den Heimathäfen Kiel und Wilhelmshaven an. Mit dem 2. August beginnen die Kriegshandlungen: Kreuzer „Augsburg" und „Magdeburg" beschießen Libau

und legen dort Minensperren, worauf die Russen die Anlagen sprengen. Im Mittelmeer treffen „Goeben" und „Breslau" unter Admiral Souchon auf dem Wege von Pola in Messina ein, um dann nach Westen weiterzugehen und die französisch-algerischen Häfen von Bône und Philippeville zu beschießen. Diese Demonstration veranlaßt den französischen Flottenchef, alle seine Streitkräfte zusammenzuhalten, um den Transport der afrikanischen Truppen nach Marseille sicherzustellen. Die beiden Kreuzer langen, von englischen Kriegsschiffen beobachtet, am 5. August wieder in Messina an, ergänzen bei unwilliger italienischer Haltung ihre Kohlen, brechen dann aus, täuschen die Bewachung der Otrantostraße und treffen am 10. August in den Dardanellen ein. Die „Goeben" und „Breslau" im Mittelmeer weitreichende Folge dieses Meisterstücks war der Beitritt der Türkei zu der Sache der Mittelmächte und die endgültige Abriegelung Rußlands im Schwarzen Meer, die zu seinem späteren Zusammenbruch entscheidend beitrug. In der Nordsee beginnt nach der englischen Kriegserklärung vom 4. August der Kleinkrieg gegen England mit dem Minenangriff des Hilfskreuzers „Königin Luise" gegen die Gewässer nördlich der Themsemündung (5. August). Das Schiff versenkt sich nach beendeter Aufgabe im Kampf gegen starke Übermacht selbst, der englische Kreuzer „Amphion" fliegt am 6. August auf den deutschen Minen in die Luft. Im Ausland hat am 6. August der Kreuzer „Karlsruhe" den Hilfskreuzer „Kronprinz Wilhelm" ausgerüstet und mit englischen Kreuzern Schüsse gewechselt, das Kreuzergeschwader beginnt sich zu sammeln, Kreuzer „Königsberg" in Ostafrika, „Emden" im Indischen Ozean eröffnen den Handelskrieg durch Wegnahme englischer Dampfer. Ein russischer Dampfer wurde von „Emden" schon am 4. August vor Tsingtau erbeutet.

In der Nordsee liegt die Flotte in Bereitschaft, ein Sicherungsgürtel von U-Booten und Torpedobooten ist über Helgoland vorgeschoben, Unterseeboote stoßen vor, wobei die ersten Verluste eintreten, sie erreichen Mitte August die englische Küste, ein Kreuzervorstoß folgt und versenkt am 21. August auf der Doggerbank Fischerfahrzeuge, ein neuer Minenangriff vom 23. bis 26. August mit „Albatros", „Nautilus", „Stuttgart" und „Mainz" sperrt die Mündungen der Flüsse Tyne und Humber. Ein gleiches Minenunternehmen mit den Kreuzern „Augsburg", „Magdeburg", dem Hilfskreuzer „Deutschland" und zwei Torpedobooten sperrt am 17. August den Finnischen Meerbusen. So ist die Minenwaffe an vielen Stellen an den Feind getragen. Sie hat im Verlauf des Krieges große Wirkungen auf beiden Seiten erzielt, bis die englische Erfindung eines guten Schutzgerätes, Otter genannt, den Schiffen wieder größere Sicherheit verschaffte. Die ersten größeren Verluste treten für uns mit der Vernichtung des Hilfskreuzers „Kaiser Wilhelm der Große" in spanischen Gewässern (Völkerrechtsbruch!) durch den englischen Kreuzer „Highflyer" und die Strandung des Kreuzers „Magdeburg" im dichten Nebel auf den Klippen bei Odensholm im Finnischen Meerbusen ein, beide am 26. August. Später fanden die Russen bei dem Schiff das geheime deutsche Signalbuch, das ein deutscher Signalgast im Ertrinken zu vernichten versucht hatte, und damit ein wertvolles und verhängnisvolles Hilfsmittel zur Beobachtung des deutschen Nachrichtenverkehrs.

Der Feind begann nun, gereizt durch die näherkommende U-Boots- und Minengefahr in der Nordsee, kräftig zu antworten und überfiel am 28. August mit schnellen leichten Streitkräften den Sicherungsgürtel von Helgoland, wobei das Torpedoboot „V 187" versenkt wurde. Die aus den Flußmündungen nachstoßenden Kleinen Kreuzer stießen auf schwere und gewaltig überlegene englische Streitkräfte, denen „Mainz", „Ariadne" und „Köln" mit der Mehrzahl ihrer Besatzungen zum Opfer fielen. Die deutschen Schlachtkreuzer, am Auslaufen aus der Jade durch den niedrigen Wasserstand behindert, kamen zu spät, eine rechte Warnung und Lektion für die Organisation des Sicherungsdienstes, die dem Feind die Initiative überließ und nicht für rasche Unterstützung sorgte. Wenn der Kriegsplan auf der Erwartung solcher feindlichen Angriffe ursprünglich aufgebaut war, die man in günstiger Nähe der deutschen Küste abfangen wollte, so hatte er gerade in diesem Punkte versagt. Leider wurde im Admiralstab und Hauptquartier die entgegengesetzte Folgerung gezogen und eine noch größere Zurückhaltung befohlen. Gleichzeitig verlangte die Ostseekriegführung nach Verstärkung gegen einen vermuteten russischen Angriff, und in den zu treffenden Entscheidungen vermißt man bereits schmerzlich die einheitliche und straffe Seekriegsleitung. Mitte September ist auch der deutsche Siegeslauf an der Marne zum Stehen gekommen, man empfindet jetzt auch beim Generalstab stärker die Notwendigkeit eines Eingreifens der Flotte gegen die englischen Truppentransporte, jedoch rafft sich die Kriegführung nicht zu entscheidenden Entschlüssen auf.

Nordseekämpfe

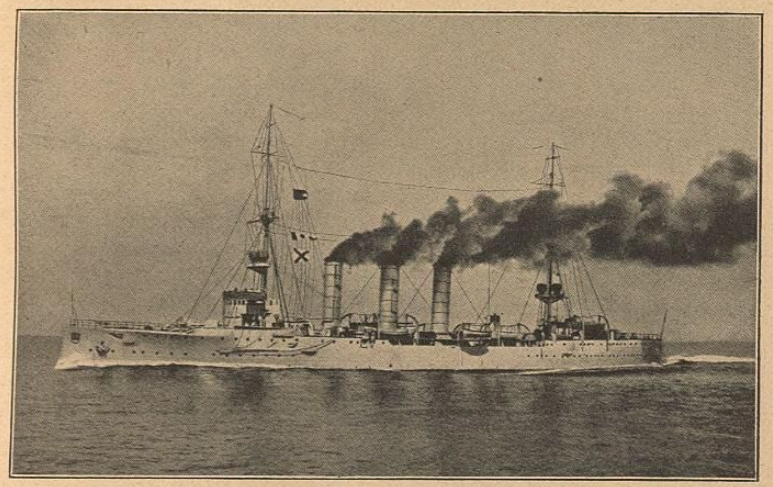
Der 28. August 1914

Die bisherigen Zusammenstöße hatten der Flotte Verluste gekostet, die nicht leicht wieder einzubringen waren, sie hatten jedoch auch gezeigt, daß die Schiffe zu kämpfen verstanden, und daß der deutsche Seemann und seine Führer die in sie gesetzten Erwartungen erfüllten. Trotz der Rückschläge stand der Kampfgeist hoch, echte Heldentaten waren bereits in großer Zahl zu buchen, von der kleinen „Königin Luise" bis zum Untergang der „Mainz", die sich, zum Krüppel geschossen, mit ihrem letzten Geschütz und ihren Torpedos wehrte, bis die Wasser sich gurgelnd über ihr schlossen. Auch das Material, Geschütze, Panzer und Schiffbau hatten glänzende Proben ihrer Güte abgelegt und damit manches Unbehagen beschwichtigt. Die Flotte fühlte sich und verlangte „Ran an den Feind". Die Führung dachte anders.

Der Kreuzerkrieg in fernen Meeren nahm seinen Fortgang. Die vom Kreuzergeschwader entlassenen oder von Anfang an auf sich selbst gestellten Schiffe verfügten über keine Stützpunkte und standen auf verlorenen, aber ruhm- und ehrenvollen Posten. Ihre Versorgung in neutralen Häfen, wie die der „Nürnberg" in Honolulu, stieß bereits auf wachsende Schwierigkeiten. Sie waren zur Vorratsergänzung auf ihre Handelsbeute und diejenigen Hilfsschiffe angewiesen, die ihnen ein im Frieden gut vorbereiteter Etappendienst — vielleicht die glänzendste Leistung des Admiralsstabs — zuführen konnte. In zahlreichen Häfen sorgten deutsche Vertrauensleute für diese schwierige Aufgabe, und die beteiligten Dampferkapitäne kamen ihr mit treuer Pflichterfüllung nach, wie überhaupt

Kreuzerkrieg

die Handelsmarine in allen Stellungen, in die sie der Krieg unerwarteterweise versetzte, auf kleinen und großen Hilfskreuzern, auf Vorpostenbooten und Minensuchern und Küstenstellen bis zum Handels-U-Boot „Deutschland" (Kapitän König) ihre Sache vorzüglich machte und den Dank des Vaterlandes in reichem Maße verdiente. — Der Zweck dieses Handelskrieges war die Zerstörung feindlicher Kabelstationen, feindlichen Schiffsraumes und kriegswichtiger Zufuhren oder Transporte. Militärisch mußte er ferner bewirken, daß eine größere Zahl feindlicher Kriegsschiffe für den Handelsschutz beansprucht und vom Hauptkriegsschauplatz abgezogen wurde. Mehr zu erreichen konnte ihm nicht vergönnt sein. Hell leuchtet in dieser Kriegsperiode der Namen der Kreuzer



Kreuzer „Emden"

„Emden" und „Karlsruhe", beide Schiffe von Kommandanten geführt, die ihre Aufgabe mit Energie und Schlauheit betrieben, den Merkmalen des echten Kaperführers, wie sie aus den Jahrhunderten überkommen sind. „Königsberg" versenkt am 20. September in Sansibar den englischen Kreuzer „Pegasus", „Emden" beschießt am 22. September Madras mit großem Erfolge. Die Frachten und Versicherungen steigen, Schiffsraum wird rar, der Indische Ozean liegt verlassen, Dutzende von Kriegsschiffen sind bald auf der Jagd nach den kecken Seeräubern. Der Hilfskreuzer „Kap Trafalgar" geht am 13. September im Südatlantik im Gefecht kämpfend verloren, Graf Spee mit seinen Panzerkreuzern ist am 14. September vor Samoa eingetroffen und beschießt am 22. September Tahiti. Japan hat am 23. August den Krieg erklärt. Tsingtau wird seine Beute werden, es fällt als Stützpunkt aus.

Zurück zur Nordsee. Der U-Boot-Krieg geht vor und zeigt die Zähne. Hersing versenkt mit „U 21“ am 5. September das erste Kriegsschiff in der Geschichte des Seekriegs, Kreuzer „Pathfinder“, Weddigen am 22. September die englischen Panzerkreuzer „Hogue“, „Aboukir“ und „Cressy“ an der holländischen Küste. Weddigen hat den Auftrag, im Kanal auf Transporter zu pirschen. Auf dem Wege sichtet er die Kreuzer, geht unter Wasser und schießt auf 500 m mit seinem ersten Torpedo die „Aboukir“ ab, die in wenigen Minuten kentert. Die beiden anderen eilen, wild auf das unsichtbare Ziel feuernd, zu Hilfe und fallen aus ähnlicher Entfernung den sicheren Schüssen des hervorragenden Kommandanten zum Opfer, 60 Offiziere und 1400 Mann in die Tiefe reißend. Die Welt horcht hoch auf, über die See geht es wie ein Sturm, der frei patrouillierende, unbekümmerte Kreuzer, das schwer bewaffnete Linienschiff haben ihren Überwinder gefunden und verschwinden. Das Kampffeld wird leer vor der U-Boot-Gefahr, und das Schicksal scheint in Gestalt der neuen Waffe an die Pforte zu pochen. Weitere Erfolge bleiben nicht aus: „U 26“, Freiherr v. Berckheim, versenkt am 11. Oktober den russischen Panzerkreuzer „Pallada“, Weddigen wieder mit „U 9“ am 15. Oktober den geschützten Kreuzer „Hawke“. Das gibt eine Bilanz, die den Schlag von Helgoland mehrfach aufwiegt, und hoch flammt die Begeisterung im Lande und an der Wasserkante. Ein neuer Verlust trifft die englische Marine, das neue Großkampfschiff „Audacious“ sinkt am 27. Oktober an der Nordküste Irlands, wohin die „Große Flotte“ Lord Jellicoes vor der Gefahr ausgewichen ist, auf Minen des Hilfskreuzers „Berlin“. Eine neue Hiobspost am 28. Oktober: Kreuzer „Emden“ bricht im Hafen von Penang an der Malakkastraße ein und versenkt den russischen Kreuzer „Schemtschug“ und den französischen Zerstörer „Mousquet“. Kann denn nichts diesen Freibeuter bändigen? — Das Kreuzergeschwader steht an der Westküste Amerikas. Antwerpen ist am 9. Oktober mit Beihilfe der Marinedivision gefallen und besetzt, Ostende desgleichen, eine Stellung an der belgischen Küste wird damit zur Tatsache und unter dem Befehl des „Löwen von Flandern“, Admiral Ludwig v. Schröder, unerschütterlich vier Jahre behauptet. Wird sie, wie von England gefürchtet, wie eine Pistole auf sein Herz gerichtet werden? Auch neue eigene Verluste hat es gegeben: Kreuzer „Hela“ am 13. September durch ein U-Boot versenkt, Torpedoboot „S 116“ am 8. Oktober vor der Ems desgleichen, die Halbflottille Thiele mit „S 119“, „S 115“, „S 117“ und „S 118“ vor der holländischen Küste vernichtet, Lazarettschiff „Ophelia“, das retten will, widerrechtlich aufgebracht.

Das U-Boot tritt auf

In dieser Zeit hat die englische Flotte, wie wir heute wissen, in unaufhörlicher, nervenaufreibender Spannung gelebt. Ihre Hauptstellung, hoch im Norden, war bestimmt, dem Angreifer gegen die englische Küste oder den Kanal den Rückweg zu verlegen (vgl. Karte S. 82). Land und Kriegsleitung standen unter der uns unbegreiflichen Furcht vor einer Invasion, ruheloser Patrouillendienst der Schiffe, häufiges Ausweichen der Hauptflotte vor der U-Boot-Gefahr, eine Reihe von erfolglosen Vorstößen hatten Material und Personal überanstrengt,

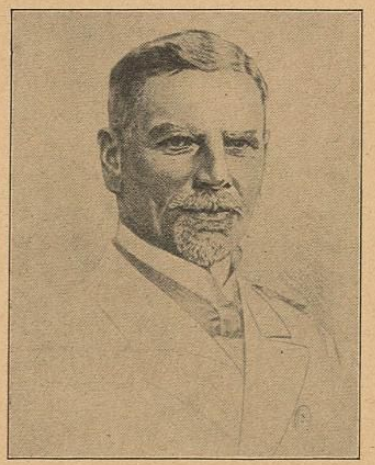
zahlreiche Ausfälle und Reparaturen verminderten den Schiffsbestand, so daß die deutsche Strategie der Zurückhaltung tatsächlich auf ungewollte Weise eine Art Ausgleich der Kampfkraft herbeigeführt hat, die leider nicht bekannt und daher nicht ausgenutzt wurde. Das günstigste Zahlenverhältnis — auch auf deutscher Seite gab es Schwankungen — trat gegen Ende November ein, als alle deutschen Schiffe gleichzeitig bereit und seit dem 18. November um den Schlachtkreuzer „Derfflinger“ verstärkt waren. Es standen am 29. November 15 deutsche Linienschiffe und 4 Schlachtkreuzer 19 englischen Linienschiffen und 4 Schlachtkreuzern gegenüber, also 19 gegen 23 Großkampfschiffe. Die Schlacht hätte unter diesen Verhältnissen große Aussichten für uns geboten, aber der verhängnisvolle Operationsbefehl und seine Auslegung regierten die Stunde.

Im Bosporus haben die türkisch-deutschen Schiffe am 27. Oktober den Krieg gegen Rußland eröffnet, am 29. Oktober donnern ihre Geschütze vor Sebastopol, Noworossisk und Theodosia, Minendampfer „Prut“ und drei Kanonenboote werden versenkt. Kreuzer „Königsberg“ hat, ohne Kohlen und von Zufuhren abgeschnitten, Zuflucht in der Mündung des Rufidjiflusses gefunden und wird dort am 30. Oktober entdeckt. Er kann nicht mehr entkommen. „U 27“ versenkt am 31. Oktober den Kreuzer „Hermes“ im Kanal.

Im Schwarzen Meer

Für das Kreuzergeschwader Graf Spees bricht mit dem 1. November 1914 ein glorreicher Siegestag an. An der chilenischen Küste hofft er den Feind zu treffen, dessen Nähe ihm der zunehmende Funkverkehr verrät. Sein Geschwader umfaßt außer den beiden Panzerkreuzern „Scharnhorst“ und „Gneisenau“ noch die Kleinen Kreuzer „Nürnberg“ und seit Mitte Oktober auch, bei den Osterinseln aufgenommen, „Leipzig“ und „Dresden“, dazu einen Troß von Kohlendampfern. Im Hafen von Coronel soll ein englischer Kreuzer liegen, den man fangen will. Da kommt am Nachmittag bei grauem Himmel und hoher See das englische Geschwader Admiral Cradocks in Sicht: Panzerkreuzer „Good Hope“, „Monmouth“, Kreuzer „Glasgow“ und Hilfskreuzer „Otranto“. Der Gegner ist im ganzen etwas schwächer, seine rechtzeitige Verstärkung durch das Linienschiff „Canopus“, dringend angefordert, ist nicht geglückt. Der Brite nimmt das Gefecht an, es ist der erste offene Geschwaderkampf zwischen deutschen und englischen Kriegsschiffen in der Geschichte. Mit überlegener Schießkunst decken deutsche Salven den Feind ein, beide Panzerkreuzer sind bis zur Dunkel-

Graf Spee bei Coronel



Vizeadmiral Graf v. Spee

heit niedergekämpft, „Good Hope" sinkt unbemerkt in die Tiefe, und „Monmouth" erhält durch Kreuzer „Nürnberg" den Rest. „Otranto" und „Glasgow", letztere schwer beschädigt, sind entkommen. Kein Mann kann gerettet werden. Die Siegesmeldung zieht erschütternd um die Welt.

Kleinkrieg

Mit dem 2. November 1914 erklärt England die Nordsee für Kriegsgebiet und zwingt die neutrale Schiffahrt auf bestimmte, leicht kontrollierbare Straßen unter der englischen Küste. Die Hungerblockade ist unter Verletzung neutraler Rechte eröffnet. Die Flotte erwidert am 3. November durch die Beschießung von Yarmouth mit den Schlachtkreuzern unter Admiral Hipper, die ersten feindlichen Geschosse seit der Zeit de Ruyters und Tromps fallen auf englischen Boden. Vor der flandrischen Küste versenkt „U 12" das Kanonenboot „Niger", der deutsche Panzerkreuzer „York" geht am 4. November im Nebel auf der Jade auf eigenen Minen verloren, am gleichen Tage sinkt Kreuzer „Karlsruhe" im Atlantik an den Folgen einer inneren Explosion. Er hat 17 Dampfer mit 76000 t erbeutet und wird von zahlreichen Kriegsschiffen noch monatelang gesucht. Der 7. November sieht den Fall Tsingtaus nach tapferstem Widerstand und Erschöpfung der Munition gegen eine gewaltige japanische Übermacht.

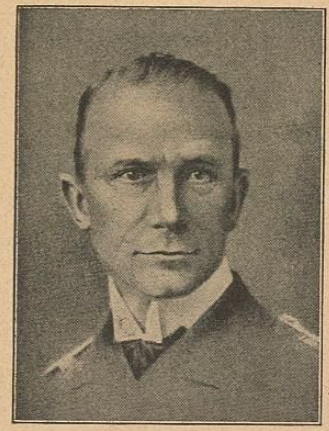
Tsingtau

Die Verteidigung der Festung gehört zu den tapfersten Taten des Krieges. Von allen Seiten eingeschlossen, mit ihrer Waffenausstattung keineswegs zum Kampf gegen eine Großmacht gerüstet und auch in den Landstellungen nur gegen koloniale Handstreiche und chinesische Kriegführung geschützt, sah sich die deutsche Niederlassung mit 5000 Mann Besatzung einer Belagerung durch 63000 Mann mit 165 Landgeschützen aller Kaliber bis zum 28-cm-Geschütz gegenüber, die mit dem 31. Oktober in Stellung gebracht waren und die Werke und Schützengräben mit einem Feuerhagel überschütteten. Der erste Sturm auf das Haupthindernis wurde nach dieser Feuervorbereitung am 2. November abgewiesen. Vom 4. November ab dringen die Stürmer jedoch teilweise bereits in die Infanteriestellungen ein, am 6. November beginnt eine neue Beschießung als Vorbote des Generalsturms, der unter schweren Verlusten immer näher kommt. Als die letzte Granate verschossen ist, die Geschütze unbrauchbar gemacht und die zerschossenen Werke gestürmt sind, läßt der Gouverneur, Kapitän z. S. Meyer-Waldeck, die Parlamentärsflagge setzen und muß am 10. November nach fast dreimonatigem Widerstand den Platz in die Hände des Feindes geben. Verluste auf deutscher Seite: 200 Tote und 400 Verwundete, auf japanischer: 10000 Mann.

Das Ende des Kreuzers „Emden"

Am 9. November geht auch für den Kreuzer „Emden" seine ruhmreiche Laufbahn unter Fregattenkapitän Karl v. Müller zu Ende. Bei einem Unternehmen gegen die Funkstation auf den Cocos-Keeling-Inseln wird er vom weit stärkeren australischen Kreuzer „Sydney" gestellt und nach heldenhaftem Kampf vernichtet. Der deutsche Kreuzer war überraschend bei der Funkstation eingetroffen und hatte seine Landungsabteilung entsandt, um die Anlagen zu zerstören. Im letzten Augenblick war es der Station jedoch noch gelungen, das Notsignal abzugeben, das der in der Nähe stehende Kreuzer „Sydney", schon lange

auf der Suche nach der „Emden", aufnahm, um sogleich zur Stelle zu eilen. Bevor die Störungsgruppe an Bord zurückkehren konnte, war der Feind in Sicht, „Emden" ging beschleunigt Anker auf und nahm das Gefecht an, das ihr letztes werden sollte. Zerschossen, sinkend und brennend wurde das Schiff von seinem Kommandanten auf das Riff von Nord-Keeling gesetzt. Er selbst fiel mit dem Rest der Besatzung in ehrenvolle Gefangenschaft. Die Beute des Schiffes war ein russischer Kreuzer, ein französisches Torpedoboot und 17 Dampfer mit 70000 t. Sein Name wie der des tapferen Kommandanten geht in die Ruhmesblätter der Geschichte ein und ist in der Welt unvergessen. Der Landungsabteilung des Schiffes unter Kapitänleutnant v. Mücke gelingt es, mit dem Schuner „Ayesha" zu entkommen und nach abenteuerlichen Erlebnissen und Kämpfen über Arabien nach sechs Monaten Konstantinopel zu erreichen. In der Ostsee spielen sich Kämpfe vor Libau ab, Panzerkreuzer „Friedrich Carl" sinkt auf russischen Minen, deutsche Minenfelder werden vor Libau und in der Bottnischen Bucht gelegt.



Fregattenkapitän Karl v. Müller

Die Schlacht bei den Falkland-Inseln 8. Dezember 1914

Das Kreuzergeschwader hat Anfang Dezember die südamerikanische Ostküste erreicht. Der Admiral faßt den Entschluß, den Kreuzerkrieg vor dem La Plata zu führen und auf dem Wege dorthin den Stützpunkt Falklandsinseln zu zerstören. Dort aber erwartet ihn der Untergang. Ein starkes englisches Geschwader mit den Schlachtkreuzern „Invincible" und „Inflexible" ist am 7. Dezember auf der Suche nach ihm dort eingelaufen und liegt in Port William. Unverzüglich geht es in See, als die Deutschen am 8. Dezember gemeldet werden, es gilt den letzten Kampf für Deutschland, die Ehre und Flagge. Die schweren Kaliber der englischen Schiffe schlagen verheerend auf den deutschen Panzerkreuzern ein, die sich zum Widerstand einsetzen. Die Kleinen Kreuzer sind entlassen. Die Übermacht siegt, es gelingt nicht, an die schnelleren Gegner näher heranzukommen, das Flaggschiff „Scharnhorst" sinkt mit dem Admiral und seiner ganzen Besatzung, „Gneisenau" wehrt sich noch zwei Stunden, dann ist auch ihr Schicksal besiegelt. Die Kreuzer „Leipzig" und „Nürnberg" halten sich tapfer gegen „Kent", „Cornwall" und „Glasgow", können aber gegen die Übermacht nichts ausrichten und versenken sich kurz vor dem Ende selbst. Nur „Dresden" ist entkommen, sie wird am 14. März 1915 bei der chilenischen Insel Juan Fernandez gestellt und in neutralem Gewässer, bewegungsunfähig und ohne Kohlen, völkerrechtswidrig vernichtet. Bei den Falklandsinseln wurden von der „Scharnhorst" niemand, von „Gneisenau" 185, von „Nürnberg" 7 und von „Leipzig" 18 Überlebende gerettet. — Ein bekannt gewordener Nachruf lautet:

„Coronel!
Kein Stern glänzt so hell.
Die Falklandschlacht
Löscht nicht deine Pracht."

Die Flaggen senken sich. —

Auf die erste Beschießung der englischen Küste folgt am 16. Dezember 1914 eine zweite vor Hartlepool, Witby und Scarborough. Die deutsche Hochseeflotte ist diesmal zur Aufnahme der Schlachtkreuzer weit vorgegangen. Es zeigt sich später, daß ein englisches Geschwader und Schlachtkreuzer zwischen beiden deutschen Streitkräften gestanden haben, deren Vernichtung möglich war, wenn Admiral von Ingenohl eine Stunde länger vorgestoßen wäre. Freilich standen auch unsere Schlachtkreuzer in höchster Gefahr.

Zum Weihnachstag 1914 wird ein englischer Luftangriff gegen Cuxhaven abgeschlagen, im Kanal versenkt „U 24" am 1. Januar 1915 das englische Linienschiff „Formidable", deutsche Marineluftschiffe greifen am 18./19. Januar englische Küstenorte und -plätze (Yarmouth, Cromer und Kingslynn) mit Bomben an. Der 24. Januar 1915 bringt jedoch von neuem einen schweren Rückschlag. Die deutschen Schlachtkreuzer sind mit den Kreuzern „Rostock", „Graudenz", „Stralsund", „Kolberg" und 20 Torpedobooten zur Doggerbank unterwegs, um mit Vorposten und Bewachung aufzuräumen. Das Unternehmen ist durch Funkbeobachtung verraten, der Gegner ist mit fünf Schlachtkreuzern unter Admiral Beatty und mit starker Rückendeckung zur Stelle. Admiral Hipper sucht ihn nach der deutschen Bucht zu ziehen, im Gefecht auf hohe Entfernung wird „Seydlitz" schwer getroffen, auch das englische Flaggschiff „Lion" so beschädigt, daß es mit Mühe gerettet wurde. „Blücher" als das schwächste der deutschen Schiffe, erliegt im Kampfe und geht mit wehender Flagge in die Tiefe, bis zum letzten Augenblick feuernd und sich wehrend.

Kommandowechsel

Dieser Mißerfolg, der von neuem auf die ungenügende Unterstützung der Vorstoßunternehmen durch die Flotte zurückgeführt wurde, führte zum Wechsel im Flottenkommando. Admiral v. Pohl, bisher Chef des Admiralstabes, übernahm mit Kapitän z. S. Michaelis als Stabschef die Flotte. Chef des Admiralstabes wurde Admiral Bachmann. Da die Anweisungen und Erläuterungen des bisherigen Chefs des Admiralstabes auf die Zurückhaltung der Flotte gerichtet waren, konnte in diesem Personenwechsel keineswegs ein Fortschritt gesehen werden. An die Spitze der Flotte gehörte ein Mann, der seiner Waffe vertraute und das Risiko nicht scheute, vor allem aber „ranging an den Feind". Die persönliche Beratung des Kaisers hatte damit in der Wahl des wichtigsten Führers zur See wieder keine glückliche Hand gehabt, die politische Fehlanschauung, daß man die Flotte zurückhalten und nicht aufs Spiel setzen dürfe, eine Vorstellung, mehr würdig einer pazifistischen Bürokratie als militärischer Spitzen

Neue Führer

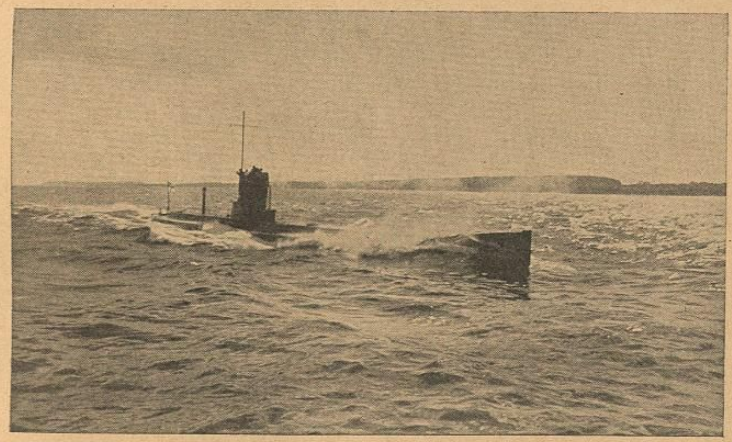
im Lebenskampf einer Nation, hatte sich behauptet. Gleichzeitig allerdings hatte v. Pohl eine Erklärung der Reichsregierung vom 4. Februar 1915 erwirkt, daß die Gewässer um England und Irland als Kriegsgebiet zu gelten hätten und in ihnen der Handelskrieg mit Unterseebooten zu führen sei, „ohne daß es immer möglich sein wird, die dabei der Besatzung und den Passagieren drohenden Gefahren abzuwenden". Es war die Wendung zu einer neuen Waffe, da man die alte nicht zu führen verstand.

Die Bilanz des ersten Seekriegsabschnitts zeigt den Sieg bei Coronel und den ruhmreichen Untergang des Kreuzergeschwaders, „Königsberg" und „Dresden" werden bald folgen, Hilfskreuzer „Eitel Friedrich" und „Kronprinz Wilhelm" führen noch Handelskrieg im Atlantik. Im Schwarzen Meer behauptet sich die deutsch-türkische Flotte, in der Nordsee stehen starke Verluste gegen noch stärkere englische, die beste Angriffszeit ist verpaßt. In der Ostsee ist der Russe eingekeilt, hat aber in schnellen Durchbrüchen seine Minen bis Rügen und Bornholm und an die pommersche Küste vortragen können. Die Mine ist seine Stärke, dem Kampf weicht er aus bis auf besonders günstige Gelegenheiten.

Der U-Boot-Krieg 1915

Die Eröffnung des U-Boot-Krieges stand von vornherein unter dem bösen Vorzeichen eines schwankenden politischen Willens. Es war klar, daß eine solche in die Interessen aller Neutralen tief eingreifende Maßnahme in ihren Folgen überdacht werden mußte. Die Art, wie dies geschehen war und weiter geschah, ließ jedoch nicht erkennen, daß man den Kampf ums Dasein als solchen erkannt hatte. Unter den Lehren des großen Clausewitz für den Krieg kann man der-

Der erste Handelskrieg mit U-Booten 1915



Deutsches Unterseeboot

jenigen den Vorzug geben, die dem Feldherrn rät, seine Mittel genau abzuschätzen, und der anderen, die den rücksichtslosen Einsatz zur Erringung des Sieges fordert. Die Front und die führenden Admirale waren auf Seite dieses rücksichtslosen Einsatzes, während die politische Leitung die Tragweite und Folgen des Handelskrieges für die Haltung der Neutralen und die Ungewißheit des eigenen durchschlagenden Erfolges stärker in Rechnung stellte. Tatsache war, daß nach Ausspruch der U-Boot-Blockade dem Handel der Neutralen, bei aller Billigkeit, keine ernsthaften Zugeständnisse mehr gemacht werden konnten. Die Blockadeart konnte nicht — wie die englische Überwasserblockade — stufenweise und mit unmerklicher Steigerung des Zwanges den Neutralen plausibel gemacht werden, sie konnte nur schlagartig einsetzen und wirken, bedurfte dann aber genügender Stärke und räumlicher Abgrenzung und mußte unerschütterlich durchgehalten werden. Dazu ist eine militärisch-taktische Erläuterung notwendig.

Kampfweise des U-Boots

Das Unterseeboot ist eine Waffe von großer Eigenart. Seine Stärke und Wirkung liegt normalerweise im überraschenden Unterwasserangriff. In dieser Lage ist es nicht nur schwer zu entdecken, sondern auch durch eine Wasserschicht wirksam geschützt, und es führt in Gestalt seiner 10—12 Torpedos (große Boote) eine gewaltige Angriffskraft bei sich, der unter günstigen Verhältnissen eine große Zahl starker feindlicher Schiffe erliegen kann. Seine Geschwindigkeit unter Wasser ist jedoch gering, 8—9 Knoten. In aufgetauchtem Zustande und mit seinem Geschütz arbeitend, ist das U-Boot schneller, 14—22 Knoten, jedoch leicht verletzlich und kann sich mit einem gleichstarken Gegner überhaupt kaum einlassen, mit einem schwach bewaffneten auch nur unter erheblichem Risiko, jedoch ließen die Umstände sehr oft solche Angriffsweise vorziehen (Torpedovorrat, geringe Schießaussichten unter Wasser). Es ist demnach klar, daß die Führung des Handelskrieges nach Prisenordnung, das heißt nach den völkerrechtlichen Forderungen des Seekrieges, die Willigkeit der angehaltenen Schiffe voraussetzt, sich einer Untersuchung und Beschlagnahme zu unterwerfen. Widersetzt sich ein solches Schiff durch Waffen oder Rammversuch oder unterzieht es sich unter Waffengebrauch der Verfolgung, so hat das Unterseeboot bei großer eigener Gefährdung das Nachsehen. Selbst die Besetzung eines weggenommenen Schiffes durch eine Prisenbesatzung wird selten möglich sein, weil dafür niemand verfügbar ist. Wird die neutrale Flagge viel gemißbraucht, wie es unvermeidlich und alter Kriegsbrauch ist, so werden sich zahlreiche Unannehmlichkeiten ergeben. Der Widerstand der anzuhaltenden Schiffe, weniger der Flaggenmißbrauch, war im Weltkrieg sehr bald nach Beginn des U-Boot-Krieges die Regel. Der springende Punkt war also die von den Gegnern unter Mißbrauch völkerrechtlicher Begründung durchgesetzte Tatsache des bewaffneten Handelsschiffes, gegen das das Unterseeboot seine Befähigung zur Kreuzerkriegführung nur dann nicht verlor, wenn es zum stärker bewaffneten Unterseekreuzer ausgebaut wurde, wie es später geschah. Aber auch dann konnte es nur selten nach Prisenordnung handeln. Für die in den ersten Kriegsjahren vorhandenen U-Boote stand und fiel ihre Brauchbarkeit zum Handelskrieg mit dem Verhalten der

Handelsschiffe und ihrem Recht, dagegen ihre natürliche Unterwassertaktik anzuwenden, das heißt ohne Warnung den Torpedo zu gebrauchen.

Schwankende Entschlüsse

Die Folgen der ungenügenden Entschlossenheit, die Waffe der U-Boot-Blockade entsprechend ihrer Eigenart und unserer sich verschärfenden Lage zu verwenden, machten sich sogleich bemerkbar. Am 12. Februar 1915 erhob die amerikanische Regierung den ersten Einspruch gegen die Erklärung des Kriegsgebietes mit jenem ominösen Zusatz, und verlangte Sicherheit für ihre Schiffe und Bürger. Diese Haltung entsprach an sich der amerikanischen Tradition und Anschauung, die im Kriegsfall den freien Verkehr mit den Kriegführenden beansprucht und es diesen überläßt, Konterbande abzufangen, und wurde im ganzen auch England gegenüber weiterhin in zahlreichen Noten aufrechterhalten. Die Unbilligkeit lag nur darin, daß eine stillschweigende Übereinstimmung die Gewährung aller Vorteile wie Waffen- und Munitionslieferung an die blockierenden Seemächte guthieß und deren zahlreiche Verstöße gegen das elementarste Völkerrecht — Zwangskontrolle in englischen Häfen, später Handels- und Postspionage, Blockierung und Rationierung der Deutschland benachbarten Neutralen, schwarze Listen der Lieferanten — nur mit papiernen Protesten beantwortete, während gegen uns mit Drohungen schärfster Art vorgegangen wurde, hinter denen die Gefahr der Kriegserklärung stand. Diese Gefahr konnten die gegen uns Verbündeten gegen sich gering einschätzen, da das geschäftliche Interesse der Vereinigten Staaten mit Übernahme der immer mehr zunehmenden riesigen Kriegsbestellungen frühzeitig und unwiderruflich auf die Verbündeten festgelegt war. Wenn das Völkerrecht gegen uns zu sprechen schien, so stand dem das Naturrecht auf Leben und Verteidigung mit allen Mitteln gegenüber.

Die Reichsregierung scheute diese drohenden Konsequenzen und wich vor den amerikanischen Einsprüchen zurück, indem sie am 16. Februar 1915 bereits Schonung der Schiffe unter amerikanischer Flagge zusagte. Deutschland sei bereit, hieß es in der Antwort, wenn die Vereinigten Staaten England zur Beachtung der — nicht ratifizierten — Londoner Seerechtserklärung veranlassen wollen (Grundsatz der beschlagnahmefreien Ware und der freien Zufuhr in neutralem Schiff auch über neutralen Zwischenhafen). Diese Forderung hatte keinen Erfolg, und der Handelskrieg mit U-Booten begann mit jener Einschränkung am 18. Februar. Wir betrachten den Verlauf dieser mit schwachen Mitteln (21 U-Boote) und schwachem Willen versuchten Kriegführung zunächst gesondert bis zu ihrem vorläufigen Ende.

Verschärfung mit Amerika

Ein Versuch der Vereinigten Staaten, zwischen England und Deutschland dahin zu vermitteln, daß Deutschland den U-Boot-Krieg aufgeben und England „bedingte Bann- und freie Ware", das heißt vor allem Lebensmittel für die Zivilbevölkerung, nach Deutschland hineinlassen solle, wurde von uns angenommen, von England am 15. März 1915 abgelehnt. Im Gegenteil war die Blockade schon am 3. März dahin verschärft worden, daß künftig alle nach Deutschland gehenden oder von dort kommenden Ladungen beschlagnahmt werden sollten. Die Dinge blieben von neuem in der Schwebe, bis am 7. Mai der englische Passagierdampfer

„Lusitania" mit 2000 Reisenden und einer historisch festgestellten, großen Menge Munition an Bord durch „U 20" an der Südküste Irlands versenkt wurde und 1198 Menschen, darunter viele Amerikaner, ihr Leben verloren. Ein Sturm der Entrüstung und Protestnoten folgten, worauf am 9. Mai Anweisung erging, in zweifelhaften Fällen feindliche Schiffe durchzulassen. Amerika verlangt Genugtuung und Schadenersatz und Einstellung des U-Boot-Krieges, Deutschland sagt Ersatz zu und weist von neuem auf die britischen Rechtsverletzungen hin (29. Mai). Ein weiterer Befehl vom 5. Juni untersagt dann den Angriff auf Passagierschiffe allgemein — womit diese als Truppentransporter bereits einen Freibrief bekommen — und die deutsche Regierung schlägt auf eine zweite „Lusitania"-Note einen Passagierverkehr zwischen Europa und Amerika auf besonders gekennzeichneten und angekündigten Schiffen vor, ein sehr vernünftiger Vorschlag, der bei dem erhitzten Chauvinismus der Gegner jedoch keine Beachtung findet. Neue Verschärfung tritt ein durch die Versenkung der „Arabic", eines Fracht- und Passagierdampfers, der das handelnde Boot „U 24" durch Angriff bedroht. Neue Entrüstung und verhängnisvoller Notenwechsel, der Botschafter Graf Bernstorff spricht ohne Ermächtigung aus, daß die deutsche Regierung die Kriegshandlung nicht billige, der Chef des Admiralstabes, Admiral Bachmann, tritt für Zurückweisung des Einspruchs ein, wird seiner Stellung enthoben und durch Admiral v. Holtzendorff ersetzt. Die deutsche Regierung, jetzt in vollem Rückzug begriffen, sagt am 1. September 1915 die Schonung auch kleinerer Passagierdampfer zu, und mit dem 18. September ist der U-Boot-Krieg in der Nordsee nur noch nach Prisenordnung zugelassen, westlich Englands und im Kanal ganz untersagt und wird daraufhin von Flotte und Flandernkommando ganz eingestellt. Eine starke Waffe, wahrscheinlich zu früh und nicht weise, jedenfalls aber ohne harten Entschluß eingesetzt, ist uns aus der Hand geschlagen. Ihre Beute vom Februar bis zum Ende beträgt 501 Fahrzeuge mit 824848 t, davon 600000 t englisch bei einem englischen Gesamtfrachtraum von 19 Millionen Tonnen. Freilich war der Handelskrieg bisher weder mit äußerster Energie geführt noch als wichtigstes Ziel erkannt und behandelt worden, vielmehr lagen die U-Boote in mehrfachen Unternehmungen nach den Hebriden, dem Vest-Fjord, nach den Faröer-Inseln und Island auch im Dienst der rein militärischen Kriegführung ihren Aufgaben ob, was man heute kritisiert. Auch war der Stützpunkt Flandern erst seit dem 29. März in Betrieb und der Weg durch die Straße von Dover erst tastend in Gebrauch. Dieser militärische U-Boot-Krieg hatte seine Erfolge und Verluste. Weddigen war mit „U 29" am 18. März vom Linienschiff „Dreadnought" überrannt und gesunken, seine Persönlichkeit und Angriffslust der Waffe verloren, aber Hersing, der sich bis zu den Dardanellen durchgeschlagen hat, versenkt am 25. und 27. Mai dort mit „U 21" die englischen Linienschiffe „Triumph" und „Majestic", Freiherr v. Berckheim mit „U 26" am 4. Juni den russischen Minenkreuzer „Jenissei" im Finnischen Meerbusen, Wegener mit „U 27" wird am 19. August durch den Hilfskreuzer „Baralong" angegriffen und mit 11 Mann seiner Besatzung schändlich ermordet. So ist der Gesamterfolg des Jahres 1915 bis hierher für

die U-Boot-Waffe nicht allzu groß, obgleich im Februar der erste Rückschlag auf den Frachtmärkten und -linien gewaltig gewesen war. Anfang März lagen 130 Schiffe an der Ostküste still, 19 Linien hatten die Fahrt eingestellt. Nach dem Umfall der deutschen Regierung war es damit vorbei. Bedeutendere Ereignisse spielten sich an anderer Stelle ab.

In England hat man nach starken Kämpfen im Kabinett, wobei namentlich Lord Fisher, der Erste Seelord der Admiralität, sehr widerstrebend zustimmte, den Angriff auf die Türkei als den mutmaßlich schwächsten Gegner beschlossen und am 19. Februar 1915 mit einer Beschießung der Dardanellen eröffnet. Dardanellen
Stützpunkte werden auf Lemnos und Tenedos errichtet, 12 englische Linienschiffe, darunter die ganz neue „Queen Elizabeth" (29000 t, acht 38-cm-, sechzehn 15,2-cm-Geschütze) werden dort festgestellt, was uns in der Nordsee zu größerer Aktivität hätte mahnen sollen. Nach einer zweiten Beschießung vom 25. Februar sind die Außenwerke niedergekämpft, aber die tatkräftige, feste und bewegliche Verteidigung unter General Liman v. Sanders, Vizeadmiral v. Usedom, Konteradmirale Piper und Merten mit ihren deutschen und türkischen Matrosenartilleristen läßt die Angreifer nicht durch. Am 18. März erleidet die verbündete Flotte schwere Verluste, die Linienschiffe „Irresistible", „Bouvet", „Ocean" werden durch Geschützfeuer und Minen versenkt, zwei weitere schwer beschädigt, auch die Torpedoboote sind nicht müßig, Firle versenkt mit dem türkischen Torpedoboot „Muavenet" am 13. Mai den „Goliath" und Hersing etwas später die beiden schon genannten Linienschiffe. So wird der Durchbruch aufgegeben und der Sturm auf Gallipoli am 25. April begonnen, bis auch dieser nach schwersten Verlusten am 20. Dezember zusammenbricht.

Die beiden letzten auf See befindlichen Hilfskreuzer „Prinz Eitel Friedrich" und „Kronprinz Wilhelm" beenden am 12. März und 10. April ihre Laufbahn in Newport News, wo sie interniert werden. Ersterer hat 13 Schiffe mit 32000 t, letzterer 14 mit 55000 t versenkt. Mangel an allem Notwendigen zwingt sie, die Flagge zu streichen. Im Schwarzen Meer kämpfen die Deutsch-Türken am 3. April gegen Odessa und verlieren den Kreuzer „Medschidjieh" auf einer Mine, „Goeben" erhält am 10. Mai im Kampf gegen die Russen zwei schwere Treffer, das feindliche Flaggschiff drei, in den Dardanellen wird am 2. September das englische U-Boot „E 7" vernichtet, die Besatzung gefangen. Die deutschen Luftschiffe haben am 14. und 16. April die Anlagen am Tyne und Humber und die Südostküste Englands mit Bomben angegriffen, am 29. und 30. April Harwich, am 1. Juni die Docks und Werften in London, am 4. und 5. Juni erneut die Humbermündung und Harwich, am 6. Juni Hull und Grimsby, am 9. August wieder London, und am 8., 9. und 13. September die Angriffe in Stärke wiederholt, immer unter der glänzenden Führung oder Anweisung des Korvettenkapitäns Strasser, bis am 19. September auch für sie, wie für die U-Boote, die Angriffserlaubnis beschränkt wird. Ihre Wirkung ist, wenn nicht entscheidend, so doch beträchtlich: sehr große Mengen von Personal und Kriegsmaterial werden für die Verteidigung in England gefesselt. Verkehr und Fabrikarbeit erleiden Hilfskreuzer und Luftschiffe

große Störungen, namhafte Werte werden vernichtet oder beschädigt. Man hat eingewendet, daß diese Angriffe nur den Kriegswillen Englands gesteigert haben. Das war gar nicht nötig und die Ausnützung aller Mittel militärisch durchaus richtig.

In der Ostsee schließlich beginnt im Mai der Angriff auf Libau, das von Land und See her am 7. Mai genommen wird. Die Marine war dabei beteiligt mit den Panzerkreuzern „Prinz Adalbert", „Prinz Heinrich" und „Roon", dem Küstenpanzer „Beowulf" und den kleinen Kreuzern „Augsburg", „Lübeck" und „Thetis" nebst Torpedobooten und Minensuchern unter Konteradmiral Hopmann.

Einnahme von Libau

Nach Norden sicherten dabei vier Schiffe der „Wittelsbach"-Klasse und vier Kleine Kreuzer, ohne daß es zu Seekämpfen kam. Nach der Einnahme wurde Libau der höchst erwünschte östliche Stützpunkt für den Ostseekrieg. Seine Einnahme war gesunde Strategie. Am 2. Juli stießen die Russen jedoch aus ihrer Finnischen Bucht vor, jagten den Minenkreuzer „Albatros" mit überlegenen Streitkräften bei Gotland auf den Strand und schossen ihn zusammen. Auf Libau folgte am 18. Juli die Besetzung von Windau. Ein erster Vorstoß gegen den Rigaischen Meerbusen unter Admiral Schmidt wird jedoch am 8. August zurückgeschlagen, ein zweiter vom 15. bis 21. August bringt einige Erfolge. Aus der Nordsee sind das I. Geschwader und die I. Aufklärungsgruppe herangezogen. An Nebenunternehmen ist zu verzeichnen die Ausreise des Hilfsminenschiffs „Meteor" (30. Mai) nach Archangelsk, wo die Gewässer der Murmanküste erfolgreich und ganz unbeobachtet verseucht werden, und die zweite Ausreise (8. August) zum Moray-Firth, wo der Hilfskreuzer „The Ramsay" durch Torpedoschuß versenkt wird. Auf der Rückfahrt wird das Schiff gestellt und versenkt sich selbst.

Vorstöße der Flotte

Der Jahresabschnitt 1915 sah auch die Hochseeflotte unter Admiral v. Pohl in Tätigkeit, und zwar wurden bis zum Oktober sieben Vorstöße gegen den Feind geführt, die aber sämtlich kaum über 100 Seemeilen von Helgoland endigten, keinen Erfolg brachten und in der Flotte eine gefährliche Langeweile und das Bewußtsein nährten, daß „es ja doch nichts wird". In dieser Zeit zeigt auch die englische Flotte keinen besonderen Angriffsgeist, da sie die Invasionsgefahr mit Recht für überwunden ansieht und an größere strategische Angriffe der Hochseeflotte nicht mehr glaubt. Einige Vorstöße werden zwar unternommen, darunter einer am 18. und 19. Oktober bis Hornsriff, dem Gebiet der späteren Skagerrakschlacht. Ein deutscher Vorstoß vom 23. Oktober wird frühzeitig abgebrochen, da die in der Tat wichtige Luftaufklärung nicht arbeiten kann, am 16. Dezember stoßen sieben Kreuzer und drei Flottillen ins Skagerrak vor mit diesmal guten Aufnahmestellungen der Geschwader in Ost- und Nordsee. Kein Erfolg. Admiral v. Pohl hat auf den U-Boot-Krieg Hoffnungen gesetzt, der aber ist an den politischen Hemmungen eingeschlafen. Er ist geneigt, in der Ostsee zu operieren. Dort aber winken keine Entscheidungen, und zur Niederkämpfung des ohnehin blockierten Rußland ist wenig beizutragen. Inzwischen mehren sich dort Verluste: Kreuzer „Danzig" auf Minen schwer beschädigt (15. Oktober), Panzerkreuzer „Prinz Adalbert" am 23. Oktober durch englisches U-Boot versenkt, nur drei Mann gerettet. Das beweist die schwache Eignung der älteren Schiffe für den dortigen Krieg, auch fordert die U-Boot-Waffe dauernd neues Personal. Somit werden die vier „Wittelsbach"-Schiffe und „Mecklenburg" und „Roon" zurückgezogen. Von den Kleinen Kreuzern in der Ostsee ist Anfang 1916 nur „Augsburg" noch heil, „Undine" ist am 7. November bei Rügen torpediert, „Bremen" am 17. Dezember vor Windau auf Minen gesunken, ebenso Torpedoboot „S 177" am 23. Dezember und „Lübeck" am 13. Januar 1916 schwer beschädigt.

Das Kommando Admiral v. Pohls geht am 9. Januar 1916 wegen schwerer Erkrankung zu Ende, er stirbt am 23. Februar. Admiral Scheer erhält die Flotte. Sein Chef des Stabes ist Kapitän z. S. v. Trotha, Chef der Operationsabteilung Kapitän z. S. v. Levetzow. Neues Leben zieht ein.

Unter Scheer 1916

Nach dem Versagen des U-Boot-Krieges und dem unzureichenden Erfolg der gesamten Seekriegführung waren neue Wirkungen nur von einer offensiveren Tätigkeit der Hochseeflotte zu erwarten. Diese lebte unter Scheer zu einer Stärke auf, wie sie im Sommer 1914 kriegsentscheidende Bedeutung hätte gewinnen können. Das Kräfteverhältnis hatte sich, entgegen den in die strategische Defensive gesetzten Erwartungen, zu unseren Ungunsten verschoben. Dagegen waren nicht unbeträchtliche Verbesserungen aller Art auf Grund der gemachten Erfahrungen in Rechnung zu stellen, wie die Erhöhung der Schußweiten, die Apparate zur gleichzeitigen und gemeinsamen Richtungsweisung für alle Geschütze, die Hebung der Dauergeschwindigkeit der Schiffe durch Verbesserung der Feuerroste und durch Zusatz von Ölfeuerung. Auch waren die Luftschiffe, Flugzeuge und Minensucher erheblich vermehrt und die Zahl der großen Torpedoboote für Langstreckenunternehmungen gewachsen. Das Beste aber war der neue Geist im Flottenkommando, der sich sogleich in energischen Vorstößen äußerte, bei denen die Flotte in enger Unterstützungsbereitschaft stand. Die im Handelskrieg freigewordenen U-Boote konnten jetzt auf Wartestellungen und Anmarschwegen des Gegners ausgelegt werden und im Verein mit den Luftschiffen vor Überraschung sichern. Es war erkannt, daß der Gegner zur Schlacht herausgelockt werden mußte; Vorstöße gegen seine leichten Streitkräfte und Angriffe auf die Küste sollten dies bewirken.

Verbesserung der Waffen

Admiral Scheer

Diese Strategie gipfelte in der Skagerrakschlacht. In der Ostsee herrscht Stellungskrieg, mittelst dessen die deutsche Kriegführung der völligen Einschließung Rußlands und seiner Verdrängung aus der Stellung bei Riga immer näher zu kommen versucht. Auf hoher See nehmen die Hilfskreuzerunternehmen ihren Fortgang. Die Zahl der U-Boote ist fortwährend im Wachsen. Es ist nicht länger erträglich, diese vom Schicksal dargebotene Waffe unbenützt zu lassen. Der Verzicht auf den unbeschränkten Handelskrieg wird nur dann zu vertreten sein, wenn an die Möglichkeit eines vollen Sieges zu Lande geglaubt wird. Hat man diesen Glauben nicht, so wird man zu dem politischen Risiko der Verfeindung mit Amerika zurückkehren müssen. Zur Zeit sind die Beziehungen dorthin korrekt, diejenigen von England zu Amerika etwas gespannter. Die politische Leitung kann den Entschluß zur Zeit noch nicht finden, eine verhängnisvolle Zeit verstreicht, in der die Gegner sich mit allen Mitteln gegen die erkannte Gefahr rüsten. Kehrt sie eines Tages, was alle Militärs für unvermeidlich ansehen, wieder, so wird die Abwehr auf ganz anderer Stufe stehen. Alle Handelsschiffe werden bewaffnet und geschult sein, zahllose Zerstörer und Sonderfahrzeuge mit leistungsfähigen Horchvorrichtungen werden auf die Jagd nach U-Booten gehen, ein sicher arbeitendes Beobachtungssystem wird ihre Fahrten und ihren Aufenthaltsort verfolgen. Der Admiralstab setzt sich jetzt mit einer Denkschrift für den unbeschränkten U-Boot-Krieg ein. Großadmiral v. Tirpitz, der in gleicher Weise den Einsatz fordert, wird in den Märzberatungen herabsetzend übergangen und erhält am 10. März auf sein Ersuchen den Abschied. Der Lotse geht damit von Bord, zur größten Befriedigung unserer Gegner. In tragischster Weise hat sich damit die von Tirpitz als Staatssekretär und Schiffbauer betriebene Zerschlagung des früheren Oberkommandos gerächt. Was der Moment erfordert hätte, wäre die Errichtung einer Seekriegsleitung unter Tirpitz als Spitze gewesen. Die dahingehenden Anregungen waren ohne jeden Erfolg geblieben. Die Politik hatte das Wort, wie es ihr an sich im Kriege wie im Frieden auch gebührt. Aber dann muß sie von ausgesuchten Männern geführt werden, die bei aller Umsicht auch Zuversicht und Entschlossenheit in der Brust tragen, und wie sie in den anderen, von uns zu Unrecht als weniger kriegsgeeignet angesehenen Staatsformen durch bessere Auslese an die Spitze getragen wurden: Clémenceau, Lloyd George. Ein Befehl vom 29. Januar erlaubt den unbeschränkten U-Boot-Krieg gegen bewaffnete Handelsschiffe, jedoch immer noch unter Einschränkung gegenüber Passagierdampfern.

Ringen um den U-Boot-Krieg

Tirpitz geht

März 1916

Der erste größere Flottenvorstoß Scheers führt am 5./6. März 1916 die leichten Streitkräfte bis zur Maas, das Gros bis nach Texel. Der Gegner zieht alle Streitkräfte zurück, um am 25. März mit einem mißglückten Fliegerangriff auf Tondern gegen die Luftschiffhallen zu antworten. Dabei sinkt das Torpedoboot „G 194", zwei englische Kreuzer sind durch Zusammenstoß schwer beschädigt. Zwei vorausgehende Fliegerangriffe gegen die Hallen in Hage sind bereits im Januar abgeschlagen, und die deutschen Luftschiffe haben am 31. Januar einen Massenangriff durchgeführt. Zerstörer sind am 10./11. Februar gegen die Doggerbank vorgestoßen und haben die Sloop „Arabis" versenkt, Kreuzer „Arethusa"

ist auf Minen, die das Unterseeboot „U C 7" vor Harwich gelegt hat, gestrandet. Hilfskreuzer „Greif" hat am 29. Februar den Hilfskreuzer „Alcantara" versenkt und ist selbst verloren. Am 24. März ist der Passagierdampfer „Sussex" torpediert, eine amerikanische Beschwerde droht mit Abbruch der Beziehungen. Der große Zusammenstoß kommt näher, als die englische Flotte am 22. April in der Richtung auf das Skagerrak, die Hochseeflotte am 24.—29. April zur Beschießung von Lowestoft und Yarmouth an die englische Küste vorstoßen. Die öffentliche Meinung in England verlangt jetzt die Schlacht, die Russen rufen um Hilfe. Ohne Zerschlagung der Hochseeflotte kann England ihnen die Ostsee nicht öffnen. Neue Pause, in der unsererseits die immer umfassender werdende Minenverseuchung der Nordsee bekämpft — „Seydlitz" ist nördlich Borkum auf Minen gestoßen — Schiffe repariert und Übungen eingelegt werden. Die Ausfallswege aus dem verseuchten Gebiet werden immer enger und gefahrvoller. Der Gegner hat seine Streitkräfte jetzt umgruppiert: das III. Schlacht- und III. Kreuzergeschwader sind nach der Themse verlegt, da die südlichen Gewässer jetzt zu wenig geschützt erscheinen. Das V. Schlachtgeschwader, bestehend aus den schnellen Schiffen der „Queen Elizabeth"-Klasse, kommt vorübergehend nach Rosyth, da ein Teil der dortigen Schlachtkreuzer zu Übungen nach Scapa Flow gehen muß. Ebenso werden die Zerstörerflottillen, bei denen es an Kreuzern zu fehlen beginnt, umorganisiert und einem gemeinsamen Befehlshaber unterstellt, wie es auch bei uns der Fall war.

„Sussex" torpediert

Am 27. April beendigt ein Befehl Admiral Scheers von neuem den unbefriedigenden U-Boot-Handelskrieg, ein Befehl, der vom Kommandierenden Admiral v. Schröder auch in Flandern für die dortigen Flottillen ausgesprochen wird. Diesen Krieg nur noch nach Prisenordnung zu führen, erschien den beiden Befehlshabern aussichtslos. Die Waffe wird jetzt nur noch gegen Kriegsschiffe, zum Auslegen von Minen und nur im Mittelmeer wie bisher verwendet. Anfang Mai erfolgt der zehnte Luftschiff-Geschwaderangriff gegen England, bei dem „L 20" auf Irrfahrt nach Norwegen verschlagen wird und verlorengeht. In Erwartung weiterer englischer Angriffe im Anschluß an den Überfall auf Tondern werden die in der Ostsee übenden Schiffe und Verbände — auch im Kriege darf die Ausbildung nicht ruhen — zurückgerufen, jedoch sind die Angreifer bereits wieder verschwunden.

Vorläufiges Ende des U-Boot-Krieges

Am 4. Mai gibt Deutschland in der „Sussex"-Angelegenheit nach und ersucht Amerika von neuem, auf England wegen der Blockade einzuwirken, Amerika lehnt das schroff ab.

Gegen Ende Mai war die englische Flotte wie folgt gegliedert: In Scapa Flow lagen das I. und IV. Schlachtgeschwader, das III. Schlachtkreuzergeschwader, das II. Kreuzergeschwader (Panzerkreuzer), das IV. Leichte Kreuzergeschwader und 2½ Zerstörerflottillen. In Cromarty befanden sich das II. Schlachtgeschwader, das I. Kreuzergeschwader und ½ Flottille. Im Firth of Forth unter Admiral Beatty: das I. und II. Schlachtkreuzergeschwader, das soeben dorthin verlegte V. Schlachtgeschwader, das I. bis III. Leichte Kreuzergeschwader und 27 Zerstörer, dazu Flugzeugmutterschiff „Engadine". Als die „Große Flotte" am 30. Mai 1916 zur Skagerrakschlacht in See ging, fehlten ihr als nicht ver-

Der Schlacht entgegen

wendungsbereit 3 Linienschiffe, 2 Panzerkreuzer und 17 Zerstörer. Sie zog in den Kampf mit 24 Großlinienschiffen, 4 dergleichen der „Queen Elizabeth"-Klasse, 9 Schlachtkreuzern, 8 Panzerkreuzern, 26 Leichten Kreuzern, 5 Flottillenkreuzern und 74 Zerstörern. Dazu kamen in Harwich 5 Leichte Kreuzer, 2 Flottillenführer und 17 Zerstörer. Es war die mächtigste Flotte, die die Welt je gesehen, vorzüglich ausgebildet, gut im Material, zuversichtlich und auf hohe Überlieferung gestützt. Ihr gegenüber stand die Hochseeflotte mit 16 Großlinienschiffen, 5 Schlachtkreuzern, 6 älteren Linienschiffen, 11 Kleinen Kreuzern und 61 Torpedobooten.

	Großlinienschiffe	Schlachtkreuzer	Ältere Linienschiffe	Panzerkreuzer	Kleine Kreuzer	Flottillenführer	Zerstörer
deutsch . .	16	5	6	—	11	—	61
britisch . .	28	9	—	8	26 (+5)	5 (+2)	74

Skagerraktag

Seit dem 17. Mai 1916 sind deutsche Unterseeboote auf Fahrt in der Nordsee. Mit dem 22. Mai nehmen sie planmäßig vor den feindlichen Stützpunkten Aufstellung, um bei dem für den 23. Mai beabsichtigten großen Flottenvorstoß mitzuwirken. Es war geplant, diesen Vorstoß gegen den Hafen von Sunderland zu richten, dieses durch die Schlachtkreuzer zu beschießen und damit die englische Flotte herauszufordern. Die Hochseeflotte sollte die Kreuzer in der Nähe der Doggerbank, 50 Seemeilen von der englischen Küste entfernt, aufnehmen. Die U-Boote vor Scapa Flow, Moray Firth, Firth of Forth, Humber und nördlich Terschelling sowie vor der Themse sollten das Auslaufen des Gegners melden und versuchen, zu Schuß zu kommen, dazu Minen legen. Alle Luftschiffe zur Aufklärung! Das II. (ältere) Geschwader sollte ursprünglich zurückbleiben, wurde aber auf Drängen seines Chefs, Konteradmiral Mauwe, beteiligt. Die Aufstellung der U-Boote wurde dann geändert, zwei wurden nach Scapa beordert, sieben vor den Firth of Forth, eins sollte in diese Bucht eindringen, ein weiteres vor Sunderland wachen und drei Minen-U-Boote Sperren auslegen. Vor dem Humber standen zwei und ebenso zwei bei Terschelling. Diese starke U-Boot-Verteilung blieb durch Spionage leider nicht unbekannt, der Gegner nahm Streitkräfte zurück, verstärkte die Bewachung und legte tiefe Minensperren gegen die U-Boote. Der deutsche Vorstoß wurde durch Reparaturen der „Seydlitz" bis zum 29. Mai aufgehalten. Die U-Boote kamen nicht zum Schuß und sahen wenig, ihre Wartezeit ging dem Ende zu. Für die Aufklärung der Luftschiffe war die Wetterlage dauernd ungünstig, ohne diese Sicherung aber war das Fernunternehmen gegen Sunderland und die Aufnahmestellung bei Doggerbank ein zu großes Wagnis. So wurde der Plan in einen Vorstoß nach dem Skagerrak geändert und auf den 31. Mai gelegt. Die Schlachtkreuzer sollten durch ihr Erscheinen an der norwegischen Küste und durch Zerstörung des dortigen Verkehrs die Herausforderung aussprechen und herauskommende Streitkräfte auf das nachfolgende deutsche Gros ziehen. Auf die Luftaufklärung war notgedrungen zu verzichten. Das Gros sollte den Kreuzern auf geringen Abstand folgen, die gesamte Kampfkraft also dicht geschlossen bleiben.

Schlachtpläne

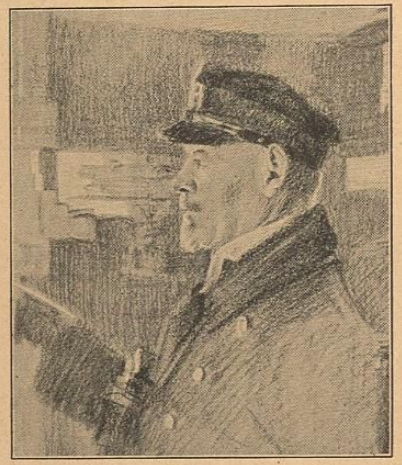
Auf englischer Seite war das Verlangen zu schlagen unter dem Druck der öffentlichen Meinung und der Forderungen Rußlands jetzt gleichfalls lebhaft, und das egoistische Interesse, die Flotte intakt zu halten, mußte diesen politischen Momenten weichen. Der Zusammenstoß wurde eben, wie wir schon sahen, aus einer Reihe von Gründen immer unvermeidlicher, und so konnte es geschehen, daß die feindliche Flotte für Ende Mai ein ganz ähnliches Unternehmen im gleichen Seegebiet plante. Ein Kreuzervorstoß in das Kattegatt bis zum Großen Belt sollte die deutsche Flotte unwiderstehlich nach dem Skagerrak locken, wo die Große Flotte dann zum Kampf eintreffen würde. Luftschiffaufklärung sollte durch Flugzeuge verhindert, der deutsche Anmarschweg außerdem durch Minen verseucht werden. Dieser englische Plan wurde abgeblasen, als die englische Admiralität aus Funkverkehr und Spionage den Eindruck gewann, daß die Hochseeflotte am 31. Mai etwas Größeres unternehmen würde. Die Folge war, daß die englischen Streitkräfte schon 2½ Stunden, bevor die deutschen Schiffe ausliefen, auf dem Wege nach ihrem Treffpunkt 100 Seemeilen östlich von Aberdeen unterwegs waren, ein Meisterstück des Nachrichtendienstes und der höheren Führung. Von den deutschen U-Booten hatten nur vier das Signal für den Beginn des Vorstoßes erhalten und waren auf besondere Ereignisse gefaßt. Dabei versuchte „U 66" vor Cromarty vergeblich, auf das auslaufende II. Schlachtgeschwader zu Schuß zu kommen, konnte dann aber Meldung abgeben. Auch „U 32" meldete ähnlich. Im ganzen hatte diese Aufstellung der U-Boote jedoch versagt, ein Zeichen dafür, daß die Taktik der Schiffe dieser Bedrohung jetzt besser gewachsen war, und daß die Aufklärungsfähigkeit der U-Boote, wenn sie mit Angriffsaufgaben verbunden war, ihre Grenzen hatte. Jedenfalls war das Ergebnis, daß Admiral Scheer vom Auslaufen der gesamten englischen Flotte nichts wußte, während jene vom Bevorstehen einer deutschen Unternehmung unterrichtet war. Die Hochseeflotte hat im Morgengrauen die Jade verlassen und Helgoland passiert und marschiert in Kiellinie, Admiral Hipper mit den Leichten Kreuzern der 2. Aufklärungsgruppe und ihren Begleitzerstörern an der Spitze. Dahinter die Schlachtkreuzer geschlossen mit der IX. Flottille als U-Boot-Sicherung. Es folgt das Gros in der Reihenfolge III. Geschwader, Flottenflaggschiff, I. und II. Geschwader, sämtlich im Kreise umgeben von 6 Kleinen Kreuzern mit je einem Torpedoboot. Auf gleicher geographischer Breite naht die britische Schlachtkreuzerflotte unter Beatty heran, bestehend aus sechs Schlachtkreuzern und dem schnellen V. Schlachtgeschwader unter Admiral Evan Thomas, drei leichte Kreuzergeschwader schirmartig vor sich hergebreitet. Ihr Kurs hätte sie direkt zwischen Scheer und seine Schlachtkreuzer geführt, jedoch schwenkte sie um 3 Uhr 15 Minuten nach Norden, dem Treffpunkt mit Jellicoe entgegen. Ein Zufall führt zur gegenseitigen Entdeckung, und nun beginnt sich das Monumentalgemälde der riesigen Schlacht in schneller Steigerung abzurollen.

Zusammenstoß

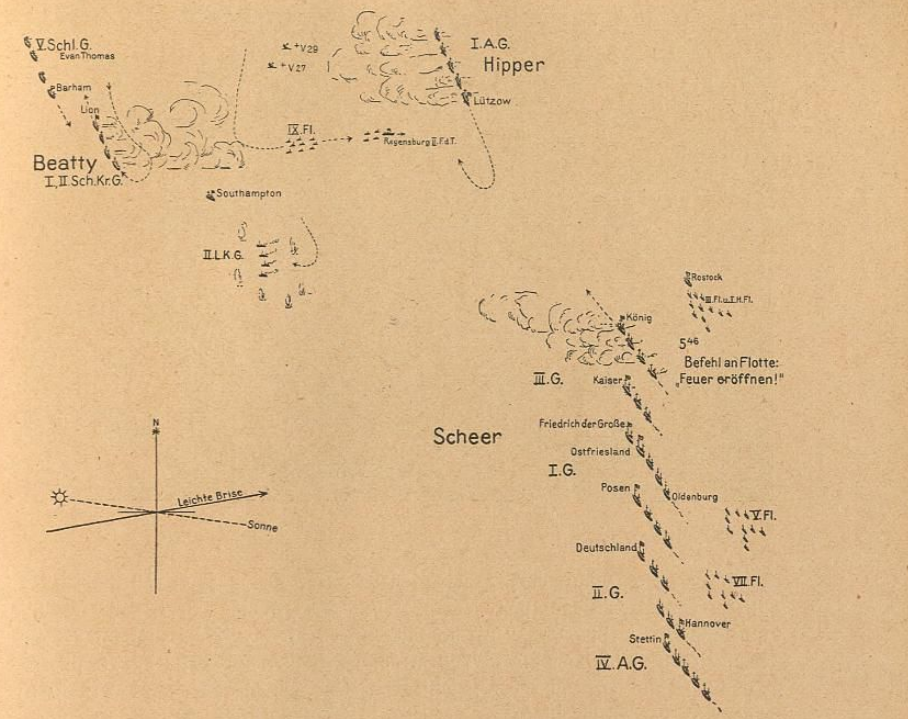
Ein dänischer Frachtdampfer ist von beiden Seiten gesichtet, zwei deutsche Torpedoboote und vier englische Kreuzer laufen darauf zu, sichten sich gegenseitig und beginnen das Gefecht. Kreuzer „Elbing“ greift ein und der erste deutsche Treffer sitzt im englischen Kreuzer „Galatea“. Der Tanz ist eröffnet, beide Parteien haben Meldung.

Kreuzerschlacht

Durch alle deutschen Schiffe zuckt der Funke: Endlich am Feinde! Die Gefechtsbereitschaft ist selbstverständlich längst abgeschlossen, jetzt wirbeln die Trommeln und gellen die Hörner den Generalmarsch: „Auf die Gefechtsstationen!“ Letzte Handgriffe am Geschütz, in Maschinen- und Kesselräumen, auf Verbandstationen, an den zahllosen Apparaten, hunderte von Augen und Gläsern starren in den Dunst, Panzertüren schließen sich krachend, ein letzter Blick über die gewohnten Vorbereitungen hin, ob alles zur Hand ist: Zubehör, Sand, Trinkwasser, Verbandzeug, Gasbinde, alles da? Dann kann es losgehen! — Die englischen Kleinen Kreuzer biegen nach Norden ab, die deutschen folgen. Es ist 4 Uhr 20 Minuten. Hipper sichtet im Westen die englischen Schlachtkreuzer. Sie haben südlichen Kurs, wissen nicht, daß auch Scheer mit dem Gros in der Nähe ist, denn eine Funkliste hat ihnen — zum ersten Male! — vorgetäuscht, daß die Hochseeflotte noch nicht heraus aus der Jade ist. So hoffen sie, Hipper abzuschneiden und werden dadurch gerade auf das deutsche Gros hingeführt. Auch Hipper wirft seine Kreuzer auf Südkurs herum, man erkennt jetzt den Gegner im einzelnen. Es ist 4 Uhr 40 Minuten, das Signal ist heraus: „Feuer verteilen von links“, denn es stehen 5 gegen 6, und dann das erlösende „Feuer eröffnen!“, und um 4 Uhr 48 Minuten fällt der erste Schuß von Hippers Flaggschiff „Lützow“. Der Admiral steht im Kommandostand, die Augen am Sehrohr, er wird das Gefecht in festen Händen halten und führen. So stürmen die beiden Kreuzerlinien nebeneinander hin, die Entfernung ist 154 hm (15400 m) und verringert sich, für die deutsche Artillerie ein Leckerbissen. Heulende Salven erfüllen die Luft, der Rückstoß der schweren Geschütze bringt die großen Schiffe zum Schlingern, riesige Wassersäulen erheben sich rund um die Ziele und überschütten sie mit Sturzseen. Die Mittelartillerie fällt mit ihren Salven donnernd ein, erste Treffer flammen auf.



Vizeadmiral v. Hipper



Skagerrakschlacht, 5^{45} Uhr nachmittags

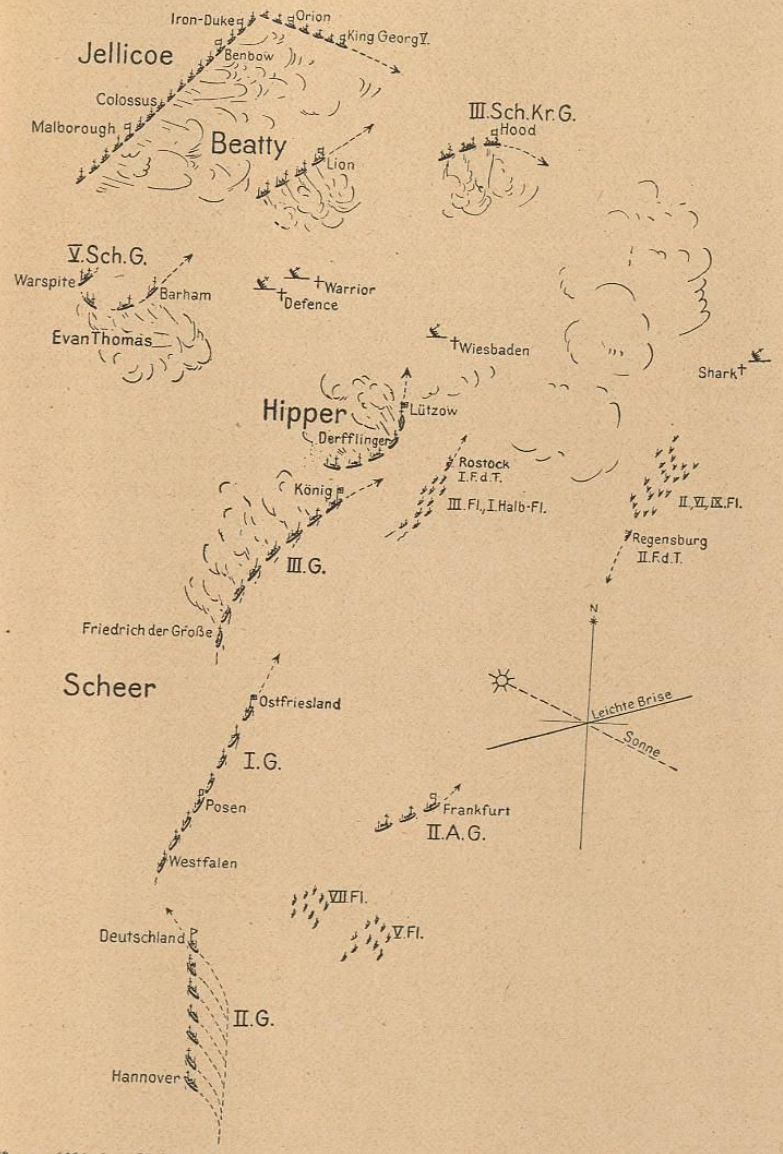
Da ist das feindliche Schlußschiff, Kreuzer „Indefatigable“, ihm gegenüber das deutsche Schlußschiff „von der Tann“. Hier stehen acht 28-cm- gegen acht 30,5-cm-Geschütze. Aber kaum ist eine Viertelstunde herum, da packt es den Engländer wie mit einer Riesenfaust, Rauch schlägt empor, er bricht auseinander und sinkt Kreuzersieg hintenüber mit über 800 Mann. Jetzt sind die Chancen gleich, 5 gegen 5! Aber immer noch stehen stärkere Geschütze den deutschen gegenüber, zweiunddreißig 34,3-cm- und acht 30,5-cm- gegen sechzehn 30,5-cm- und achtundzwanzig 28-cm-Geschütze. Schon mit den ersten Salven liegen Treffer auf „Lion“, „Princeß Royal“ und „Tiger“. „Queen Mary“ hat die „Seydlitz“ getroffen, ein Brand der Kartuschen bricht in einem der mittleren Türme aus, man muß die Munitionskammer unter Wasser setzen. Auch „Lützow“ hat um 5 Uhr seine Treffersalve weg, der Gegner ist jetzt eingeschossen, sucht aber, dem Feuer auszuweichen und die gesunkene Entfernung zu vergrößern. Aber Hipper läßt nicht locker und hält näher heran. Das feindliche Flaggschiff „Lion“ liegt in schwerem Feuer und ist im Rauch nicht zu sehen. Unser „Derfflinger“, der bis dahin sein Gegenüber „Princeß

Schlachtkreuzer „Seydlitz" im Gefecht

Royal" beschossen und mehrfach getroffen hat, geht über auf „Queen Mary", die nun im doppelten Feuer von „Seydlitz" und „Derfflinger" liegt. Eine schwere Salve schlägt in einen ihrer Türme, eine ungeheure Explosion jagt dunkelrote Flammen und Trümmer bis zu 700 m empor, Masten und Schornsteine stürzen zusammen, und das Schiff verschwindet in den Fluten, über die im nächsten Augenblick der Hintermann „Tiger" mit 25 Knoten bereits dahinstürmt, ohne das Wrack noch zu sehen oder zu berühren. Es ist 38 Minuten nach Beginn des Gefechts, zwei feindliche Schlachtkreuzer sind vernichtet. Aber beide Linien suchen Entlastung. Englische Zerstörerflottillen brechen vor, die IX. deutsche mit Kreuzer „Regensburg" wirft sich entgegen und beide Seiten liefern sich scharfe Gefechte, in denen zwei englische und zwei deutsche Zerstörer sinken. Es ist die Taktik, der wir wenige Stunden später von neuem wieder begegnen werden: Zerstörer vor, um den Großen Zeit zum Atemschöpfen zu geben. Es ist jetzt 5 Uhr 30 Minuten, ein neuer Abschnitt der Schlacht kündigt sich an, als der englische Kreuzer „Southampton" weit voraus aufklärend, das Herannahen der Hochseeflotte meldet.

Die Hochseeflotte greift ein

Vorne steht Admiral Behnckes Flaggschiff „S. M. S. König" und eröffnet alsbald das Feuer. Beatty wirft seine Schlachtkreuzer durch Schwenkung herum, Hipper folgt mit dem gleichen Manöver, gelangt dadurch an die Spitze der deutschen Schlachtflotte und nimmt mit dieser die Verfolgung auf. Aber die Engländer sind schneller als die Linienschiffe und kommen diesen bald wieder aus Sicht, während Hipper ihnen an der Klinge bleibt und ihrer allmählichen Schwenkung nach Osten folgt. Weit hinter den englischen Schlachtkreuzern folgt



Skagerrakschlacht, 7 15 Uhr nachmittags

das schnelle und schwere V. Geschwader der vier „Elisabeth". Sie geraten als Nachhut ins Feuer der Hochseeflotte, sind ihm aber gewachsen. „Warspite" wird schwer getroffen und geht mit elf Treffern beinahe verloren. Aber vorne kämpfen noch die Schlachtkreuzer, und mißtrauisch sucht Hipper von seinem Flaggschiff „Lützow" aus mit scharfen Gläsern in den Dunst nach neuer Gefahr, die er ahnt und fühlt. Es ist 6 Uhr 36 Minuten, als die Kleinen Kreuzer auf den neuen Feind stoßen, die Vorhut der Großen Flotte unter Admiral Jellicoe, der jetzt zur Vereinigung mit Beattys Schlachtkreuzern und dem V. Geschwader heranstrebt. Das Rendezvous war anders gedacht, jetzt fällt es mitten in die Schlacht.

Kreuzer „Wiesbaden" fällt dem Feuer des englischen III. Schlachtkreuzergeschwaders zum Opfer, schwere Treffer hageln in seine Maschinen, das Schiff liegt bewegungslos und wird von einem Geschoßhagel zerrissen, auch „Pillau" erhält einen schweren Treffer in die Kessel. Deutsche Flottillen greifen an und werden von englischen aufgefangen. Zerstörer „Shark" sinkt beim Gegner. Jellicoe ist jetzt heran und entwickelt sich aus vier Marschkolonnen zur Kiellinie in nordöstlicher Richtung, dabei Fahrt verringernd, um Beatty an die Spitze zu lassen. Wieder gerät „Wiesbaden" ins Feuer, diesmal von Panzerkreuzern, aber „Lützow" greift ein und vernichtet den Panzerkreuzer „Defence", schießt den „Warrior" lahm, daß er aus dem Gefecht muß und später auf dem Rückmarsch sinkt.

Gefährliche Lage

Eine ungünstige Lage ist plötzlich entstanden. Die englische Linie liegt in weitem Bogen um die deutsche Spitze herum, die im konzentrischen Feuer steht, nämlich vom III. Schlachtkreuzergeschwader, von Beattys Schlachtkreuzern und den Schlußschiffen der Großen Flotte. Schwere Salven prasseln von drei Seiten herein, der Schlachtlärm steigert sich zu unerhörter Höhe. Leichter Wind treibt allen Qualm von Hunderten von Geschützen, Schiffen und Torpedobooten auf den Gegner zu, von dem man nichts sieht als das dunkelrote Lohen des Geschützfeuers. Es ist 7 Uhr 30 Minuten, der Dunst zerreißt für einen Augenblick und erlaubt „Lützow" und „Derfflinger", den Gegner zu erkennen. In drei Minuten ist der Schlachtkreuzer „Invincible" gefaßt, zum vierten Male erhebt sich beim Gegner die riesige Explosionssäule, und auch dieser Schlachtkreuzer ist vernichtet, nur sechs Mann werden gerettet. „König" hat jetzt einen schweren Treffer, Admiral Behncke ist verwundet, führt aber weiter. Scheer steht offen auf der Kommandobrücke von „Friedrich dem Großen", der Luftdruck eines schweren Geschosses wirft ihn zu Boden und reißt ihm den Mantel vom Leibe. So ist es auf der See: keine Haupt- und Stabsquartiere für die Führer, sie stehen im Feuer wie der letzte Mann. Das fordert Jugend und Elastizität und schafft Vertrauen.

Die Lage ist so nicht zu halten, die tödliche Umfassung muß abgeschüttelt werden, die Spitze muß Luft bekommen. So folgt das berühmte Signal: „Gefechtskehrtwendung nach Steuerbord bis zur Kiellinie auf entgegengesetztem Kurse". Es ist eine Bewegung, die nach übereinstimmendem Urteil nur die deutsche Hochseeflotte dank ihres unermüdlichen „Bimsens" und Exerzierens in der gekrümmten Gefechtslinie ausführen konnte. Wie auf dem Exerzierplatz

Kehrtwendung und neuer Angriff

bei Helgoland oder in der Kieler Bucht — dank Koester, Ingenohl und Pohl! — gelingt die Wendung, um 7 Uhr 55 Minuten ist sie vollendet. Aber jetzt ist Hippers Flaggschiff „Lützow" in schwerer Lage. Ein Geschützturm ist zerstört, das Vorschiff bis zum Torpedobreitseitraum voll Wasser. Das Schiff sackt vorne weg, die Fahrt sinkt auf 12 Knoten herab. Hipper muß widerstrebend von Bord, der Verband verlangt seinen Führer. Ein schneidiges Manöver bringt Torpedoboot „S 39" längsseit wie im Frieden. Ein letzter Gruß „Wir kommen wieder", und Hipper nebst Stab steigen über, um ein neues Flaggschiff zu suchen. Eben setzt ein neuer schwerer Treffer einen weiteren Turm der „Lützow" außer Gefecht. Das Schiff ist verloren, es wird durch starken Qualm dem Gegner entzogen und später auf dem Heimweg versenkt, als seine Einbringung unmöglich erscheint. Die Schlacht scheint zu Ende, aber Scheer „geht so hier nicht weg!" Man muß die Besatzung der „Wiesbaden" retten. Eine neue Kehrtwendung nach Osten führt wieder an den Gegner heran, der sich anschickt, ihn zu empfangen. Neue Entlastung wird nötig, Schlachtkreuzer und alle Torpedoboote bekommen den Befehl „Ran an den Feind, voll einsetzen!". Knatternd weht das alte Signal vom Mast, das Stosch schon die Marine gelehrt hat. Es ist 8 Uhr 13 Minuten, und die Beauftragten werfen sich von neuem gegen den Feind, die Schlachtkreuzer unter Befehl von „Derfflinger", Kapitän zur See Hartog, denn Hipper hat auch auf die „Seydlitz" nicht übersteigen können, der alte Kämpe ist auch zerschossen. Hunderte von Tonnen Wasser sind im Schiff, die Funkstation ist außer Gefecht. Erst viel später, um 11 Uhr nachts, erreicht Hipper die „Moltke" und kann von neuem die Führung übernehmen. Auch Beatty hat seine schwerverletzte „Lion" verlassen und im Gefecht auf „Prinzeß Royal" umsteigen müssen.

Jetzt ist die Entlastung endgültig. Hundert Torpedos verlassen fauchend die Rohre und preschen auf den Gegner zu, der die Gefahr erkennt, ihr ausweicht und nach Osten abdreht. Scheer wirft 8 Uhr 16 Minuten die Flotte zum dritten Male herum und kann nun sammeln für die Nacht, denn die Dunkelheit bricht herein. Man wird am nächsten Morgen den Kampf fortsetzen. Der Marsch führt nach Hornsriff, Linienschiff „Westfalen" steht vorn und hat die Führung. Beide Flotten haben die Fühlung miteinander verloren. Der Engländer hat seine Geschwader eng zusammengerafft, er wünscht keinen Nachtkampf und schreibt später in seinem Bericht: „Das Beunruhigende an dem Schlachtkreuzergefecht ist die Tatsache, daß fünf deutsche Schlachtkreuzer im Kampfe mit sechs englischen Schiffen dieser Klasse, die nach den ersten 20 Minuten noch durch das Feuer von vier Linienschiffen der ‚Queen Elizabeth'-Klasse unterstützt waren, doch die ‚Queen Mary' und die ‚Indefatigable' (später noch die ‚Invincible'!) versenken konnten ... Die deutsche Organisation für die Nacht ist sehr gut, ihr System von Erkennungssignalen ausgezeichnet. Bei uns ist so gut wie keins vorhanden. (Das schreibt der Flottenchef!) Ihre Scheinwerfer sind den unsrigen überlegen. Endlich hat ihr Nachtschießverfahren ausgezeichnete Erfolge. Ich werde gegen meinen Willen zu der Ansicht genötigt, daß wir für die Nachtverhältnisse viel von ihnen zu lernen haben."

Fühlung verloren

Nach dem „Daily Expreß“ vom 6. Januar 1926 hat Sir Cecil Lambert, 4. Seelord der Admiralität und als solcher für das Material verantwortlich, sich dahin ausgesprochen: „Der Mangel an Erfolg vor dem Skagerrak war hauptsächlich der Tatsache zuzuschreiben, daß Schiff gegen Schiff, Geschütz gegen Geschütz, Maschine gegen Maschine die deutsche Flotte einen höheren Grad von Schlagfertigkeit besaß als die, welche die englische Flotte für sich beanspruchen konnte ...“ Der Erbauer der Flotte, Großadmiral v. Tirpitz, hat diese Urteile noch erlebt und seinen Kritikern schweigend entgegengehalten.

Nachtgefechte und Ergebnis

Es ist nach Mitternacht. Die englische Flotte marschiert nach Süden, die deutsche kreuzt hinter ihr das Kielwasser, keine weiß vom anderen, und was noch folgt, erfährt Jellicoe erst später, denn seine Schiffe beobachten lautlose Funkstille.

Spitze und Nachhut

So stößt die deutsche Spitze in die englische Nachhut hinein, die leichten Streitkräfte verbeißen sich ineinander, und englische Zerstörer greifen voller Schneid an. Unsere eigenen Flottillen, denen jetzt der Lohn für jahrzehntelanges Üben des rücksichtslosen Nachtangriffs winken sollte, für den sie recht eigentlich geschaffen sind, haben das unaussprechliche Mißgeschick, den schweigend und abgeblendet dahinziehenden Gegner nicht zu finden. Die sicherste Trumpfkarte kommt nicht zum Schlagen. Der Gegner hat Erfolge und versenkt mit Torpedoschuß in starkem Abwehrfeuer das alte Linienschiff „Pommern“ vom II. Geschwader mit Mann und Maus, den alten Kreuzer „Frauenlob“ in Artillerie- und Torpedogefecht, den Kreuzer „Rostock“ durch Torpedotreffer. Kreuzer „Elbing“ hat Kollision mit Linienschiff „Posen“ und sinkt. Aber die Verluste werden bezahlt: acht Zerstörer erliegen dem Geschützfeuer der Schiffe, wie Fackeln stehen ihre lodernden Wracks am Wege. Ein Panzerkreuzer, „Black Prince“, ist von seinem Geschwader abgekommen und nähert sich im Dunkel der deutschen Linie, die er für die eigene hält. „Nassau“ und „Thüringen“ rufen ihn mit Erkennungssignalen an, er antwortet nicht und dreht eilig ab, aber zu spät. Auf 1000 m Abstand erfassen ihn blendende Scheinwerfer und die Salven der „Thüringen“, dann noch anderer Schiffe und verwandeln ihn binnen weniger Minuten in ein bis zu den Mastspitzen glühendes Fanal des Todes. Ihm folgt binnen kurzem der letzte englische Zerstörer. Und die nächsten Großkampfschiffe der Engländer standen nicht weiter ab als sechs Seemeilen, haben den Gefechtsdonner gehört und das Leuchten der Scheinwerfer und Blitzen der Salven gesehen.

Siege im Dunkeln

S. M. S. „Gr. Kurfürst“ nach der Schlacht. Einschuß im Oberdeck

Um 6 Uhr 20 Minuten lief „Ostfriesland“ bei Hornsriff auf eine Mine, konnte jedoch der Hochseeflotte folgen. Der Tag war da. Die See war leer, vom Gegner nichts zu sehen. Scheer lief mit der Flotte in Wilhelmshaven ein.

Zusammenfassung

In der Tagschlacht verloren die Engländer die drei Schlachtkreuzer und den Panzerkreuzer „Defence“, wir nur den Kreuzer „Wiesbaden“. In der Nacht sanken auf englischer Seite „Black Prince“ und acht Zerstörer, auf deutscher die „Pommern“, Kreuzer „Elbing“, „Rostock“ und „Frauenlob“. Auf dem Heimweg sank der englische Panzerkreuzer „Warrior“, der deutsche Schlachtkreuzer „Lützow“. Bei uns gingen fünf Zerstörer verloren, die englischen Gesamtverluste betrugen fast 115025 t mit 6945 Mann tot, verwundet oder gefangen, die unserigen 61180 t und 3058 Mann Tote und Verwundete. Kein Deutscher wurde gefangen. Fast noch eindringlicher war die überlegene Waffenwirkung von unserer Seite, wie jenes Zeugnis Jellicoes erhärtet. Der vernichtenden Wirkung der deutschen Panzersprenggranaten und schnelleren Salvenfolge, der sicheren Feuerleitung stand nichts Gleichartiges gegenüber. So ist es nur zu bedauern, daß die Skagerrakschlacht nicht voll durchgeschlagen wurde. Der Entlastungsangriff der deutschen Schlachtkreuzer und Torpedoboote um 8 Uhr 13 gab das Zeichen zu ihrem Abbruch. Die Erhaltung der Großen Flotte stand dem englischen Führer höher als die Auswertung seiner glücklichen taktischen Stellung, er tat nichts, um die Fühlung von neuem zu gewinnen, obgleich ihn die Londoner Admiralität, die den Standort der Hochseeflotte durch Funkpeilung genau verfolgte, von Stunde zu Stunde darüber unterrichtete, ein Hilfsmittel, das für uns ganz unschätzbar gewesen wäre, und das dem englischen Führer die gesamte Kriegführung so entscheidend erleichterte. (Die englischen Peilstationen von den Orkneys bis zur Themse überspannten die Nordsee, die unserigen von Borkum bis Schleswig nur einen kleinen Ausschnitt.) So gingen die Meldungen in die Welt hinaus von der „zerschmetternden Niederlage der englischen Flotte“, die ganz England in tagelange Bestürzung versetzten und die Admiralität veranlaßten, erst nach drei Tagen den vorsichtigen Bericht des Flottenchefs herauszugeben.

Der taktische Sieg war und ist unbestritten. Wie stand es mit seiner strategischen Bedeutung? Eine Entscheidung war nicht gefallen, die Blockade blieb bestehen, die Lücken schlossen sich wieder. Aber das englische Kampfziel, die Vernichtung der Hochseeflotte und anschließend der Angriff auf die Stützpunkte in der Deutschen Bucht und in Flandern, und die Öffnung der Ostsee und Hilfe für die Russen waren vereitelt. Die Flotte hatte sich in Material und Geist glänzend bewährt, Jahre harter Arbeit und tüchtigen technischen Wirkens hatten ihre Belohnung gefunden. Schon am 18. August stand Scheer wieder in See, voll bereit, den nächsten Kampf zu wagen, aber weder an diesem Tage — eine irrtümliche Luftschiffmeldung führt die deutsche Flotte in falsche Richtung, zwei englische Kreuzer durch U-Boote versenkt — noch am 10. Oktober bei Terschelling wurde der Gegner gesichtet, noch wiederholte sich bis Kriegsende der grandiose Zusammenstoß. Wäre er anderthalb Jahre früher erfolgt, so hätte nach dem Urteil des russischen Admirals Schoultz, der als Verbindungsoffizier bei der englischen Flotte weilte, die Weltgeschichte einen anderen Verlauf nehmen können.

Scheer schrieb in seinem Bericht, daß die Flotte sich der Erwartungen würdig gezeigt habe. Zur Fortsetzung des Krieges sei aber die unbeschränkte Tätigkeit der U-Boote gegen Handel und Verbindungen als Hilfe nicht zu entbehren, Was nun? „wenn wir uns nicht schließlich doch materiell verbluten sollen". Die politische Leitung verstand es leider nicht, unter dem Eindruck des Seesieges die Neutralen von neuem vor die Alternative zu stellen: Aufhebung der Hungerblockade oder U-Boot-Krieg oder das friedensreif werdende Rußland jetzt zu gewinnen. So blieb der Skagerraktag ungenützt und nach der Unterscheidung Napoleons kein entscheidender, sondern ein „ordinärer" Sieg.

Bis zum neuen U-Boot-Krieg

Der Lärm der großen Schlacht ist kaum verhallt, als eine neue Katastrophe ganz England in lähmende Bestürzung versetzt: Der Oberstkommandierende, Feldmarschall Lord Kitchener, ist mit dem Kreuzer „Hampshire" am 6. Juni 1916 nach Archangelsk in See, um Rußland zum Durchhalten zu mahnen. Es ist stürmisch bei den Orkneys, die begleitenden Zerstörer bleiben zurück, an Minensuchen ist nicht zu denken. Da trifft das Schiff auf eine Mine, die das deutsche Kitcheners Tod Boot „U 75" gelegt hat und sinkt im hohen Seegang fast spurlos mit Kitchener und alle Mann, nur Trümmer werden gefunden. Das ist eins der seltensten Ereignisse der Weltgeschichte. Aber der Krieg geht weiter. Der Vorstoß Scheers vom 18. August findet kaum Gegner, jedoch kommen die ausgelegten U-Boote diesmal zum Schuß und versenken die Kreuzer „Nottingham" und „Falmouth". Auch die englische Flotte ist in See, jedoch eine irrige Luftschiffmeldung verhindert den Zusammenstoß. Es ist das letztemal, daß die Große Flotte das Risiko auf sich nimmt, dessen Bedeutung für das Weltreich klar geworden ist. — Der Reichskanzler sträubt sich weiter gegen den U-Boot-Krieg, neue kostbare Zeit geht verloren. Rumänien ist dem Feindbund beigetreten, Hindenburg Ludendorff

führen seit dem 29. August, der rumänische Feldzug soll erst beendet werden, bevor der U-Boot-Entschluß gefaßt wird. Ein Flottenvorstoß vom 10. Oktober führt von neuem in See ohne Ergebnis. Die feindliche U-Boot-Bewachung ist jedoch jetzt viel schärfer geworden, „München" und „Stettin", später die Linienschiffe „Kronprinz" und „Großer Kurfürst" werden von Torpedos getroffen. Nun beginnen neue Fahrten der Hilfskreuzer. „Möwe" unter Graf Dohna, die Die bereits am 4. März von großer Reise zurückkam und 15 feindliche Dampfer Hilfskreuzer erbeutet hatte, geht am 22. November 1916 von neuem in See, am 30. November folgt „Wolf" unter Nerger. Beide durchstreifen den weiten Ozean unter neutraler Handelsflagge, hinter der Maske des schmuddeligen Trampschiffes und der bärtigen Handelsschiffer verbergen sich tödliche Waffen und zäher Wagemut. Noch aufsehenerregender wird die Fahrt des Segelschiffs „Seeadler" unter Graf Luckner. Nach zahllosen Abenteuern kehren die beiden erstgenannten heim, „Möwe" am 23. März 1917, diesmal mit 27 Schiffen und 123000 t Beute und nach Indienststellung eines weiteren Prisenkreuzers „Geier", der auch noch zwei Segler aufgebracht hat, und „Wolf" erst zwölf Monate später, am 18. Februar 1918. Er hat Minensperren bis nach Kapstadt, Colombo, Singapore und Neuseeland hin gelegt und rund 13 Prisen genommen und 210000 t Schiffsraum vernichtet, viele andere Schiffe, darunter den japanischen Schlachtkreuzer „Haruna", beschädigt. 64000 Seemeilen hat der „Wolf" zurückgelegt, in schwieriger Lage hat ihn nur sein Flugzeug „Wölfchen" gerettet, indem es einen Dampfer mit Proviant und Kohlen kaperte. Die weite See ist wieder unsicher. Auch der „Seeadler" Graf Luckners hat mit tausend Listen seinen Kreuzerkrieg geführt und 15 Schiffe erbeutet, als ihn am 2. August 1917 in der Südsee das Schicksal ereilt. Das gute Schiff liegt als Wrack auf den Korallen, Luckner entkommt zweimal, bleibt aber dann in Neuseeland gefangen. Dieser Kreuzerkrieg bleibt heroische Episode, er hätte mit zehnfacher Schiffszahl geführt werden müssen, wenn er Erfolg haben sollte. Er ist „Ersatz", wie noch alles, bevor der echte, vernichtende Handelskrieg beginnt. —

In der Nordsee herrscht wieder nur Kleinkrieg. Zerstörerkämpfe im Kanal, Kleinkrieg Luftschiffe über London, Flieger gegen Helgoland-Nordernay, das französische und Linienschiff „Suffren" fällt am 26. November „U 52" an der portugiesischen endgültiger Küste zum Opfer. Die Reichsleitung erläßt am 12. Dezember 1916 ihr Friedens- Entschluß angebot, das höhnisch zurückgewiesen wird; der Krieg drängt in sein letztes Stadium. Der Chef des Admiralstabes berichtet am 22. Dezember an Hindenburg: der U-Boot-Krieg ist nötig und kann, wenn er den Frieden vor dem 1. August 1917 herbeiführt, das Risiko des Bruchs mit Amerika zulassen. Hindenburg erkennt diese Kriegsform als das letzte und einzige Mittel an, den feindlichen Ring zu sprengen. Die Entscheidung fällt im Großen Hauptquartier in Pleß am 9. Januar dementsprechend. Am 12. Januar gehen die Befehle hinaus, am 1. Februar 1917 soll der neue U-Boot-Krieg beginnen. Am Tage vorher erklären die USA. die Bewaffnung der Handelsschiffe für erlaubt. Krieg und Politik haben damit beiderseits die Konsequenzen gezogen. Die Regeln des Völkerrechts sind außer Kraft, nur wenig von ihnen bleibt im Fegefeuer des Daseinskampfes bestehen. —

Ein Gefecht der VI. Torpedobootflottille vor der Maasmündung am 23. Januar 1917 kostet uns den Verlust des Flottillenchefs, Korvettenkapitän Max Schultz. Auf beiden Seiten schwere Beschädigungen.

U-Boot-Krieg und letzter Kriegsabschnitt

Gegen Ende 1916 berechnete der deutsche Admiralstab die Verluste des feindlichen Handelsschiffraumes seit Beginn des Krieges auf vier Millionen Brutto-Registertonnen. Die Oberste Heeresleitung wünschte dringend, bis zum Herbst 1917 den Krieg zu beendigen und alle Hilfsmittel der Marine dazu anzuspannen. Der unbeschränkte U-Boot-Krieg würde Amerika auf den Plan rufen, man

Torpedoboot auf Vorposten

rechnete mindestens sechs Monate für seine Vorbereitung. Der Admiralstab zog aus seinen Ziffern die Folgerung, daß fünf Monate genügen würden, England durch den U-Boot-Krieg zum Frieden zu bringen. Die Berechnung ist, am Erfolg gemessen, nicht zu billigen, besonders aber nicht ihr Bekanntwerden, jedoch beruhte sie auf der sorgfältigsten Berücksichtigung aller übersehbaren Unterlagen. Man hat getadelt, daß die amtliche Politik in Deutschland mit dem Entschluß zum U-Boot-Krieg abgedankt habe. Tatsächlich stand sie vor der Wahl: entweder an den Endsieg zu glauben und diesen mit allen Mitteln und unter Verachtung des Risikos anzustreben. Dazu gehörte eine feste innere Front und hinreißende Sicherheit gegenüber Bundesgenossen und Neutralen. Oder auf den Siegfrieden zu verzichten, der ohne den unbeschränkten U-Boot-Krieg nicht zu haben war, unter Opfern zur Liquidation zu schreiten und auf die amerikanische Parole „peace without victory" einzugehen, die um diese Zeit Wilson noch beherrschte.

Das Dilemma

Es ist aber durch nichts zu belegen, ob dieser Verzichtfriede gegen den Willen der Gegner wirklich zu erlangen war, oder ob andere Momente nicht Wilson doch unwiderstehlich zum Kriege trieben. Auf jeden Fall fehlte der feste Entschluß zum einen oder anderen, und auch der nunmehr beschlossene uneingeschränkte U-Boot-Krieg wurde durch eine Reihe von Zugeständnissen eingeschränkt, so daß auch mit dieser letzten Reserve nicht die eigentliche Probe aufs Exempel gemacht worden ist. Wir schildern der Übersichtlichkeit halber dieses Kapitel der Kriegführung im Zusammenhang, es ist neben der Skagerrakschlacht das erschütterndste Epos deutschen Heldentums zur See, und keine nachschreibende Feder kann seinen tausendfachen heroischen Episoden ganz gerecht werden.

Die zu Beginn des Krieges vorhandenen zwei U-Boot-Flottillen hatten sich bis zur endgültigen Organisation wie folgt ausgewachsen: I. Flottille (Pasquay) Brunsbüttelkoog (Mündung des Nordostseekanals), II. Flottille (v. Rosenberg-Gruszynski) Wilhelmshaven, III. Flottille (Bayer) Emden, IV. Flottille (Prause) Emden, Ostseeflottille Kurland, V. Flottille (Jürst) Bremerhaven, Flottille Flandern (Bartenbach), Flottille Mittelmeer (Kophamel) Pola, später eine weitere Flottille in Cattaro, beide unter einem Führer der U-Boote (Püllen), militärisch unter dem österreichisch-ungarischen Flottenkommando, abgezweigt eine U-Boot-Formation für Konstantinopel, ferner die U-Kreuzerflottille in Kiel, zuerst dem Admiralstab, dann dem Befehlshaber der U-Boote (B. d. U.) der Hochseeflotte, Kommodore Michelsen, unterstellt.

Die U-Boot-Streitkräfte

Nach Eröffnung des uneingeschränkten U-Boot-Krieges stiegen die Erfolge rasch zu einer kaum erwarteten Höhe und erreichten im April und Juni 1917 die Millionenziffer. Die verwendeten Bootstypen waren einmal das „gewöhnliche" U-Boot von 650 t („U 19") bis 800 t („U 40") mit 9—12 Torpedos. Der Torpedo von 50 cm Kaliber hatte 200 kg Sprengladung. Dann gab es die U-Boote zum ausschließlichen Minenlegen zu 700 t mit 32—42 Minen, ferner die kleinen U-B-Boote für Flandern, zu 125—550 t mit 4 Torpedos, von geringer Geschwindigkeit, aber sehr handlich und schnell tauchend, die U-C-Boote, für Torpedo und Minen, von 168—480 t, mit 12—18 Minen und 4 Torpedos und schließlich die U-F-Boote (Einhüllenboote) zu 364 t. Im ganzen sind 810 Unterseeboote gebaut oder begonnen, 391 in Dienst gestellt und 178 im Kampfe und durch Unfall verloren worden. Die Höchstzahl der gleichzeitig an der Front befindlichen Boote war 132. Die größten Boote (U-Kreuzer) lagen in der Serie U 117—157 und 173—200, sie führten bis zu drei 15-cm-Geschütze, zwei 8,8-cm-Geschütze, 1 Maschinengewehr und 30 Torpedos bei 83 Mann Besatzung. Die artilleristische Bewaffnung der übrigen Boote stieg vom 5-cm- bis zu zwei 10,5-cm-Geschützen, die kleinsten hatten 14 Mann Besatzung[1].

U-Boot-Typen

Die großen U-Boote waren vorzugsweise der Flotte zugeteilt, um im Sperrgebiet westlich von England verwendet zu werden. Eine solche Unternehmung dauerte 21—28 Tage, die Dauer war natürlich von den Erlebnissen und vom

[1] Näheres vgl. Die Deutsche Kriegsflotte 1914—1918 und ihr Verbleib. Dritte Auflage. J. J. Lehmann, München. Sonderabdruck.

Munitionsverbrauch abhängig. Auch die großen Minenboote unterstanden der Flotte und konnten auf weitreichende Unternehmungen bis ins Weiße Meer oder Mittelmeer entsandt werden. Zum 1. Februar 1917 standen in der Nordsee 57 U-Boote, in der Ostsee 8, in Flandern 38, im Mittelmeer 31. Der U-Kreuzer war aus den Erfahrungen mit dem Typ der Handels-U-Boote entstanden, von denen die „Deutschland" unter Kapitän König ihre gelungenen Fahrten nach Amerika ausgeführt hat, während die „Bremen" spurlos verlorenging.

Versenkungsergebnisse 1917—1918

Die Versenkungsziffern des Jahres 1917 gehen aus nachstehender Tabelle hervor (nach Michelsen, U-Boot-Krieg 1914—1918). Zahlen in Bruttoregistertonnen.

1917	Feindliche Handelsschiffe		Neutrale Handelsschiffe	
	durch Torpedos usw.	durch Minen	durch Torpedos usw.	durch Minen
Januar . . .	203751	97135	104329	30908
Februar . . .	505201	119672	121297	25228
März	484043	129186	158138	29544
April	772753	146214	227447	29238
Mai.	504518	106111	139967	31398
Juni	773078	96114	131503	41386
Juli.	564957	112361	109463	25139
August . . .	587940	110920	62995	26580
September . .	428026	132003	40221	5497
Oktober . . .	528562	77497	43773	22503
November . .	417731	102361	39860	6695
Dezember . .	574056	103367	52928	9989
Sa.:	6344616	1332941	1231881	284105

Für das Jahr 1918 fallen die Zahlen ab:

1918	Feindliche Handelsschiffe		Neutrale Handelsschiffe	
	durch Torpedos usw.	durch Minen	durch Torpedos usw.	durch Minen
Januar . . .	466943	90033	39763	9967
Februar . . .	455922	81382	32490	18618
März	581366	86061	50138	20478
April	530933	93783	20168	8917
Mai.	442256	93816	18265	6184
Juni	298471	93168	30736	10185
Juli.	411955	87560	23180	2440
August . . .	326845	83881	37884	3141
September . .	306932	47836	14399	2164
Oktober . . .	167458	5000	7228	5609
Sa.:	3989081	762520	274269	87703
1914—1918:	12967699	2988626	2022367	747796
Davon englisch:	9366256	1328687		

Im ganzen wurden versenkt: 18716982 t
Davon englisch: . . . . . 10694843 t

Das sind kalte Zahlen. Aber für England bedeutete ihr rapider Anstieg im Sommer 1917 die Schicksalsfrage. Der amerikanische Admiral Sims besuchte nach der Kriegserklärung Amerikas (6. April 1917) die Admiralität in London, um Nachrichten einzuholen, und war von den Verlustziffern überwältigt, da sie weit höher waren als die öffentlich zugegebenen. Als er dem englischen Ersten Seelord seine Bestürzung ausdrückte, erwiderte dieser ruhig: „Wenn sich die Verluste so fortsetzen, werden wir den Krieg verlieren." Es war dies der letzte Anstoß für Amerika, seinen Kriegseintritt so zu beschleunigen, daß die Katastrophe abgewandt wurde.

Ihre Bedeutung

Wir betrachten die Abwehr der Gegner gegen die stürmisch anschwellende Gefahr. Gegen jeden Hieb gibt es eine Parade, jedoch muß sie erst gefunden werden. In den beiden ersten Kriegsjahren gab es noch keine wirksamen Abwehrmittel, nur die Flucht vor dem Seerohr oder den schneidigen Rammversuch, dazu das Ausweichen vor dem durch Luftblasen kenntlichen heranstürmenden Torpedo. Jedoch die Erfindung ging ans Werk, durch die Jahre zögernder Kriegführung gewitzigt, und schuf wirksame Waffen und Methoden. Unter diesen standen die Wasserbomben voran, geschleudert aus einer Art Minenwerfer und mit Sprengladungen von bis zu 136 kg, die unter Wasser als Tiefenladung zündeten und das U-Boot bei einiger Nähe beschädigten oder zerstörten, dazu Haubitzgranaten mit 45 kg Sprengstoff. Dann vor allem die Unterwasserhorchapparate (Hydrophone), die die Richtung des U-Boot-Geräusches feststellten und gestatteten, in Gruppen zu drei und mehr Fahrzeugen das Boot einzukreisen und durch Wasserbomben anzugreifen. Flugzeuge und kleine Luftschiffe, auch Fesselballons auf Kreuzern hatten von oben nach U-Booten zu spähen, konnten sie nicht selten trotz ihres Schutzanstrichs entdecken und mit Bomben bewerfen. Die U-Boot-Fallen wurden besonders gefährlich, harmlos aussehende Fahrzeuge unter Dampf oder Segel, auf denen verkappt Geschütze und Torpedorohre angebracht waren, die Besatzung als Seeleute rauh verkleidet. Diese hatten die U-Boote anzulocken, ein abgeteilter Teil der Besatzung mußte fluchtartig das Schiff verlassen, und der Rest wartete wohlversteckt auf das Auftauchen des U-Boots, das dabei zuweilen das Opfer seiner Hilfeleistung für die Schiffbrüchigen wurde. In diesem Kampf gab es kein Erbarmen, berühmt ist der Fall der „Dunraven", August 1917, einer U-Boot-Falle, deren Besatzung durch Artilleriefeuer, Brand und Untergang zäh auf den Moment wartete, wo es das U-Boot vernichten konnte, freilich diesmal ohne Erfolg. Anderen Fallen ist manches U-Boot zum Opfer gefallen, zum Teil unter empörenden Umständen wie bei der berüchtigten „Baralong". Als Fahrzeuge zur U-Boot-Bekämpfung dienten ferner in erster Linie die Zerstörer, ferner Patrouillenboote und vor allem besonders gebaute, schnelle und seetüchtige U-Boot-Jäger, aber auch die feindlichen U-Boote selber wurden dafür eingesetzt, da ihnen weiter nicht viel Aufgaben zufielen. Sie kreuzten auf Lauerstellungen und arbeiteten zuweilen auch geschickt mit Fischdampfern zusammen. Die stärkste Gegenwehr beruhte vielleicht in den Minen und Netzen. Es gab geschleppte Netze, Netze mit eingelegten Minen, die sich gegen das U-Boot legen sollen, standfeste riesige Netzsperren

Die feindliche Abwehr

wie im Kanal und in der Otrantostraße, Minen, die durch Stoß und galvanische Berührung detonierten, davon allein über 100000 in der nördlichen Nordsee. Durch Minen verloren wir allein 36 U-Boote. Die Handelsschiffe wurden stärker und stärker bewaffnet und zum Angriff auf U-Boote geschult und durch Prämien ermuntert. Schon Ende 1916 trugen 1420 englische Dampfer Geschütze, Ende 1917 noch 2987 mehr, Anfang 1918 etwa 90 v. H. aller Handelsschiffe. Gegen die deutschen Minen erfand man das „Ottergerät", das sie vom Bug der Schiffe beiseite schiebt und unschädlich abschneidet. Die größte und im Ende erfolgreichste Abwehrmaßnahme war jedoch der Geleitzug, gegen die Meinung der Admiralität von Lloyd George durchgedrückt, ein System, das die Handelsschiffe unter Begleitung von Kreuzern und Zerstörern, später sogar Linienschiffen in Gruppen von 25—40 zusammenfaßte und nach den Meldungen vom mutmaßlichen Standort deutscher U-Boote durch das gefährdete Gebiet geleitete. Diese Maßnahme hat England buchstäblich gerettet. Neben diesen direkten Maßnahmen standen die indirekten der Rationierung, Vereinfachung des Schiffsverkehrs, Versicherungsgarantien durch den Staat, und vor allem ein ungeheurer und fieberhafter Ersatzschiffbau, der sich 1917 auf fast 2 Millionen Tonnen, 1918 auf fast 3 Millionen Tonnen steigerte, darunter kuriose Typen wie die amerikanischen Zement- und Holzschiffe. Dem gleichen Zweck hatte die Beschlagnahme aller deutschen und österreichischen Tonnage in allen, auch neutralen Häfen der Welt, zu dienen, die 730000 t (118 Schiffe) einbrachte, und die Zwangsenteignung holländischer (526000 t, 86 Schiffe) und sonstiger Neutraler (953661 t, 215 Schiffe), zusammen 2209661 t mit 519 Schiffen, also noch mehr als der Ersatzbau fertigstellte. Alle Hilfsmittel der Welt standen gegen die U-Boote.

Die deutsche Kampfweise

Diese führten ihren Kampf, wo es rätlich schien, mit dem Geschütz, mit dem viele bewaffnete Handelsschiffe niedergekämpft wurden, andernfalls unter Wasser mit dem Torpedo. Der U-Boot-Kreuzer „U 152" (Franz) kämpfte am 30. September 1918 mit dem amerikanischen Hilfskreuzer „Ticonderoga", schoß ihn im ersten Feuerüberfall zusammen und versenkte ihn nach stundenlangem Gefecht, wobei von 237 Mann Besatzung noch 24 gerettet wurden. „U B 64" schoß am 19. Juli 1918 den 32000-t-Dampfer „Justitia" aus einem großen und stark gesicherten Geleitzug mit dem Torpedo heraus und wurde sofort mit einem Hagel von Wasserbomben überschüttet, dem es glücklich entging. Zwei weitere Torpedoschüsse verkrüppelten den Dampfer stärker, neue Abwehr mit Wasserbomben folgte, der Dampfer war jetzt schwer havariert und in Schlepp genommen. Ein vierter Schuß folgte, das U-Boot mußte dann im Dunkeln ablaufen, um seine Akkumulatoren wieder aufzuladen. Am Morgen fand es, daß seine Ölbunker leckgeschlagen waren und eine breite Spur hinterließen. Es rief funkentelegraphisch Unterstützung herbei, „U 54" erschien auf dem Kampfplatz und gab mit zwei Torpedos dem Riesendampfer den Rest. Das sind zwei Musterbeispiele aus der täglichen Gefechtspraxis. Hunderte von anderen stehen daneben und können nur gestreift werden. „U 24" schoß im August 1915 die Benzolfabrik bei Harrington (englische Westküste) in die Luft. „U 38" führte im Dezember 1916 ein Gefecht mit den portugiesischen Forts von Funchal-Madeira, um die

Versenkung zweier Kriegsschiffe durchzuführen, in Tripolis griffen 1917 deutsche U-Boote in Landgefechte zwischen Italienern und Eingeborenen ein, U-Boote fuhren Transporte und als Kuriere zwischen Pola und der türkischen Front in Nordafrika, deckten 1916 die bulgarische Küste gegen die russische Flotte, Kabel wurden von ihnen zerschnitten, „U 53" fuhr nach Newport in Amerika (Herbst 1916), überbrachte ein Handschreiben an Wilson und versenkte nach dem Auslaufen sieben Dampfer, ein anderes Boot („U 19") brachte den irischen Führer Sir Roger Casement nach Irland.

Episoden

Zahllos sind die Beispiele zäher Rettung und heroischen Todes. In den Minennetzen des englischen Kanals schwer beschädigt, bewegungs- und tauchunfähig, segelte ein U-Boot mit Notsegel aus Segeltuchbezügen heim zur flandrischen Küste. „U C 26" liegt schwer leckgeschlagen auf dem Grunde, das Wasser steigt, der Tod ist unvermeidlich. In voller Ruhe wird Abschied genommen, drei Hurras auf den Kaiser, dann versammelt sich ein Teil der Besatzung am Turmluk, es wird Preßluft gegeben, das Luk geöffnet, und mit dem Luftschwall werden einige an die Oberfläche geschleudert, wo die meisten starben. Viele Boote lagen havariert auf dem Grunde, Wasserbomben krachten umher, kein Licht mehr im Boot, nur Notbeleuchtung. Und dennoch hat zäher Wille und harte Arbeit sie wieder ans Tageslicht gebracht und die glückliche Heimkehr gestattet. An der Spitze einer langen Reihe von erfolgreichen U-Boot-Kommandanten, die der Orden pour le mérite schmückte, steht der Kapitänleutnant v. Arnauld de la Perière, der in zwei Booten mit 10 Unternehmungen 400000 t feindlichen Schiffraum versenkte.

Wir kehren zurück zur Chronik des Seekrieges. Der März 1917 hat Rußlands Zusammenbruch eingeleitet. Damit entlastet sich auch der östliche Seekriegsschauplatz. Aber an die Flotte treten neue, nicht vorhergesehene Anforderungen heran. Nachdem der Schwerpunkt der Kriegführung auf den U-Boot-Krieg verlegt wurde, stellt sich auch die Hochseeflotte in seinen Dienst. Zunächst wurde ihr zahlreiches tüchtiges Personal aller Art entzogen, besonders viele Offiziere im besten Jungmannsalter, die auf den großen Schiffen durch jüngeren Nachwuchs ersetzt werden mußten. Personal- und Offizierwechsel machte neue gründliche Übung und Ausbildung notwendig. Die immer näher heranrängende Minenverseuchung der Nordsee und die stärker werdende Blockierung durch feindliche Unterseeboote zwang dazu, die Abwehrmittel zu steigern und zu verbessern. Dazu gehörte das Minensuch- und das Schutzgerät, die Wasserbombe, der U-Boot-Drachen mit Sprengladung und Netze. Zum sicheren Herausbringen der deutschen U-Boote aus dem Minengebiet wurden an die 100 Torpedoboote und kleinere Dampfer eingestellt. Ihr Dienst wuchs sich bald zum zweiten Hauptzweig der Kriegführung aus, ihre Unerschrockenheit und ihre zähe seemännische Führung ertrug die schwersten Verluste ohne Wanken. Besonders zu nennen sind die I. Geleitflottille (Faulborn) und die II. Geleitflottille (Hoppenstedt), ohne der anderen mutigen Mitkämpfer vergessen zu wollen, die auf Sperrbrechern und Vorpostenbooten ein entsagungsvolles, hartes Leben in See führten. Dies ist die Seite des Seekrieges, die dem Kampf in der Grabenfront zu vergleichen war,

Hochseeflotte und U-Boot-Krieg

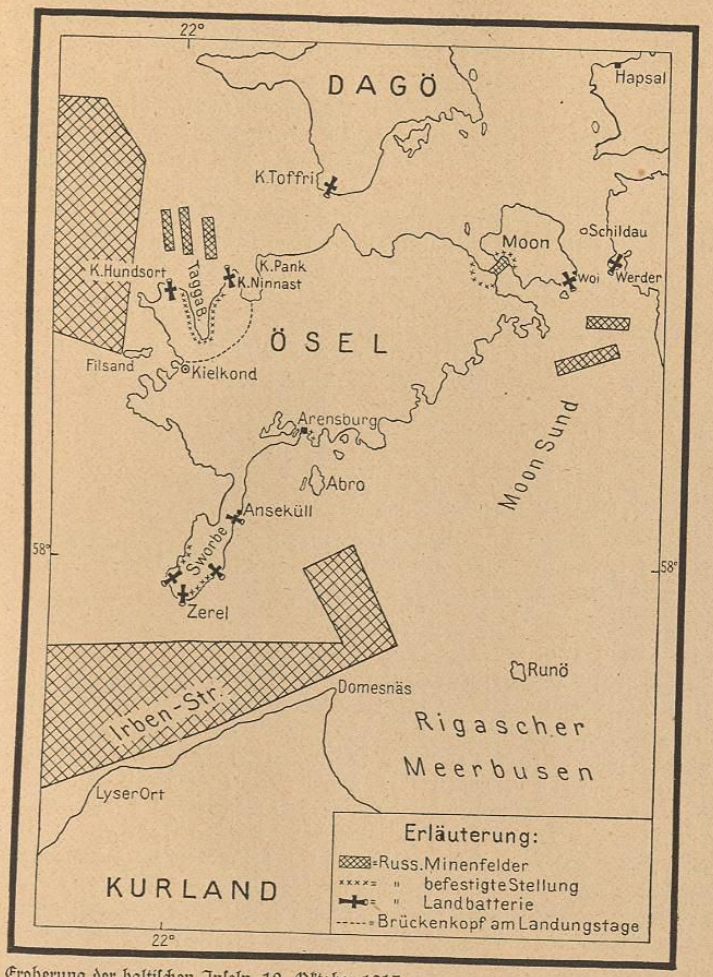
und tatsächlich hatte die Marine wie die Armee jetzt mit Verbissenheit ihren Stellungskrieg zu führen. Die Flottillen und Minensucher bedurften stärkeren Schutzes durch die Kreuzer, hinter diesen aber standen in fast ständiger Bereitschaft die Linienschiffe, wie schwere Artillerie und Reserven hinter den Divisionen im Schützengraben. Die Minenverseuchung war ungeheuer, und nicht einmal ihrem ganzen Umfang nach, außer durch Verluste, festzustellen. Die auf S. 129 beigefügte Skizze gibt eine Vorstellung davon. So mußte man sich in härtester und immer wiederholter Arbeit damit begnügen, einen Weg nach Westen, der Küste folgend, einen nach Nordwesten und einen nördlichen an der dänischen Küste entlang, diesen zugleich als Rückweg für die U-Boote, minenfrei zu machen und zu halten. Eine absolute Sicherheit bestand dabei nicht, da der Feind häufig durch U-Boote die geschaffenen Fahrstraßen von neuem mit Minen verseuchte. In einzelnen Fällen mußten dann U-Boote durch Ostsee und Kattegatt herausgebracht werden.

Ein im März 1917 vorbereiteter Flottenvorstoß in die Hoofden, zur Störung des Geleitzugverkehrs zwischen Holland und England, kam wegen schlechter Witterung und mangelnder Luftschiffaufklärung auf kaiserlichen Einspruch nicht zur Ausführung. Im August 1917 zeigten sich in der Flotte erste Anzeichen hetzerischer Unbotmäßigkeit, die bald unterdrückt wurden, aber das Bestehen einer kriegsfeindlichen revolutionären Bewegung aufdeckten. Die Rädelsführer wurden erschossen, die Regierung fand aber nicht die Kraft, wie in Frankreich Clémenceau, die verantwortlichen politischen Kreise mit eiserner Hand zu unterdrücken. Die Vorwände jener Unbotmäßigkeit, die Klagen über unterschiedliche Verpflegung und Behandlung der Offiziere und Mannschaft fanden in den Tatsachen keine Stütze. Richtig erkannt wurde jedoch, daß die großen Schiffe mit ihren riesigen Besatzungen bis zu 1100 Mann, mit ihrem eintönigen Dienst zwischen kahlen Eisenwänden, mit der mangelnden Kontrolle hetzerischer Elemente und der schon erwähnte starke Ausfall an Offizieren des erfahrenen mittleren Dienstgrades, vor allem auch die ständige, etappenartige Berührung mit der Heimat und ihren unruhigen Arbeitermassen auf die Dauer zur echten Gefahr werden mußten. Kriegerische Betätigung erschien als die beste Ablenkung. Sie bot sich in der Eroberung der baltischen Inseln nach der Einnahme von Riga durch das Heer. Mit diesem Unternehmen verband sich von neuem Ruhm und Erfolg.

Zeichen von Meuterei 1917

Eroberung der baltischen Inseln

Die auszuführenden Arbeiten waren äußerst umfangreich. Das Risiko nach den englischen Erfahrungen auf Gallipoli war nicht gering. Eine Armeeabteilung von 23000 Mann, 5000 Pferden und vielem Gerät war zu überführen, ihre Landung zu erzwingen und zu sichern. Dazu gehörte die Minenräumung auf den Anmarschwegen, die Erkundung der Stellungen und das Eingreifen der Flotte in der Rigaischen Bucht, zur Deckung der rechten Flanke des Landungskorps (Skizze). Den Befehl führte Vizeadmiral Ehrhardt Schmidt, Chef des I. Geschwaders. Seine Streitkräfte umfaßten das III. Geschwader (Vizeadmiral Behncke) mit 5 Linienschiffen, das IV. Geschwader (Vizeadmiral Souchon) mit 6 Linienschiffen, zwei Kreuzergruppen mit 5 bzw. 3 Kreuzern, 9 Torpedobootshalbflottillen, 6 U-Boote, mehrere Minensuch- und Räumhalbflottillen nebst



Eroberung der baltischen Inseln, 12. Oktober 1917

72 Hilfsfahrzeugen. Den Transport besorgten 19 Dampfer mit 153664 t. Die Landung ging am 12. Oktober 1917 glücklich vor sich, der russische Widerstand wurde im Kampf gebrochen, die russischen Seestreitkräfte wurden nach Norden zum Moonsund zurückgeworfen und teilweise vernichtet und bis zum 21. Oktober auf den Inseln Ösel, Dagö und Moon siegreich die Kriegsflagge gehißt, ein denkwürdiges und seltenes Ereignis in der Seekriegsgeschichte, die wenig ge-

glückte Unternehmungen dieser Art kennt. Am 12. April folgenden Jahres fiel auf gleiche Weise Helsingfors, und Finnland wurde frei.

Der nicht ausgeführte Vorstoß in die Hoofden war das Vorspiel zu anderen ähnlichen Unternehmungen. Die beiden in Stettin, Vulkanwerft, gebauten schnellen und starken Minenkreuzer „Brummer" und „Bremse" wurden am 16. Oktober 1917 nach Norden entsandt, um Geleitzüge zwischen Norwegen und Schottland aufzuheben. Sie stießen auf einen solchen Konvoy, versenkten die begleitenden englischen Zerstörer und den gesamten Geleitzug bis auf drei Dampfer, denen die Rettung der Überlebenden überlassen werden konnte. Eine Suchfahrt mit Minensuchern, Kreuzern und zwei Linienschiffen ins Sperrgebiet führte am 17. November zu einem Gefecht mit englischen Schlachtkreuzern, das von diesen mit Verlusten abgebrochen wurde. Zur Wiederholung des Geleitzugüberfalls stieß die II. Torpedobootsflottille unter Korvettenkapitän Heinecke am 11./12. Dezember zur englischen Küste und nach Norwegen vor, versenkte vor der Tynemündung zwei Handelsdampfer und eine Anzahl bewaffneter Fischdampfer und vor Utsire in Norwegen sechs Kohlendampfer und ihre Begleitung bis auf einen Zerstörer, der entkommen konnte. Dieser Verkehr nach Norwegen war nachgerade für England lebenswichtig geworden. Die englische Flotte stellte zu seinem Schutz daraufhin ganze Linienschiffsgeschwader und verzichtete ab 1918 endgültig darauf, die deutsche Flotte an anderer Stelle zur Schlacht zu stellen. Die Seestrategie hatte sich damit auf ihren ursprünglichen Zweck besonnen: Sicherung bzw. Zerstörung der Handelswege, und eine neue Seeschlacht wäre nur auf diesem Wege und „am Objekt" zustande gekommen.

Neue Angriffe

Im Januar 1918 gestattete es die gesteigerte Leistungsfähigkeit der großen Unterseeboote, das Sperrgebiet auf die atlantischen Inseln Kap Verden und Azoren auszudehnen, die sich für die amerikanischen Zufuhren und Verstärkungen zu wachsender Bedeutung entwickelt hatten. Die deutschen U-Boote waren jetzt durch harte Kriegserfahrungen gewitzigt, sie fielen keinen U-Boot-Fallen mehr zum Opfer und wußten durch Funkstille ihre Standorte besser zu verbergen als früher, so daß ihre Verluste durch direkte Verfolgung nachließen, freilich auch ihre Erfolge gegen die wirksamer geschützte Schiffahrt, wie wir aus den vorausgehenden Tabellen ersehen konnten. Im Mittelmeer hatten die beiden deutschen Kreuzer, denen von Anbeginn des Krieges eine so hervorragende militär-politische Rolle zugefallen war, einen letzten schönen Kampftag, als sie am 26. Januar 1918 bei Imbros zwei englische Monitore und ein U-Boot versenkten. Dabei ging die „Breslau" durch feindliche Minen verloren, und „Goeben" wurde so schwer beschädigt, daß sie nach glücklichem Einlaufen lange nicht mehr verwendungsbereit war. Sie ist das einzige deutsche Großkampfschiff, das bis in die Gegenwart hinein noch im Dienst ist, und bildet als „Javus-Selim" heute noch den starken Kern der türkischen Flotte.

In fernen Meeren

Überfall auf die Kanalbewachung

Am 14./15. Februar konnte die bewährte Flottille Heinecke einen weiteren schönen Erfolg buchen, als sie aus der deutschen Bucht gegen die neue englische Kanalsperre vorbrach, die aus vielen verankerten Fahrzeugen mit Scheinwerfern

und Magnesiumbeleuchtung unter starker Bedeckung von Fischdampfern, Motorbooten und U-Boot-Jägern bestand und zum schweren Hindernis geworden war. Im Überfall wurden in kürzester Zeit 1 Torpedoboot, 13 Bewachungs- und Jagdfahrzeuge und 2 Motorboote, an anderer Stelle weitere 12 Leucht- und Bewachungsfahrzeuge vernichtet. Die Straße von Dover war wieder für einige Zeit frei. Im gleichen Zeitraum führte die Flandernflottille Aßmann wiederholte Vorstöße und Beschießungen gegen Dünkirchen und La Panne erfolgreich aus. Diese schweren Bedrohungen ließen den schon seit längerem gefaßten englischen Plan reifen, die „Piratennester" von Seebrügge und Ostende, gegen die

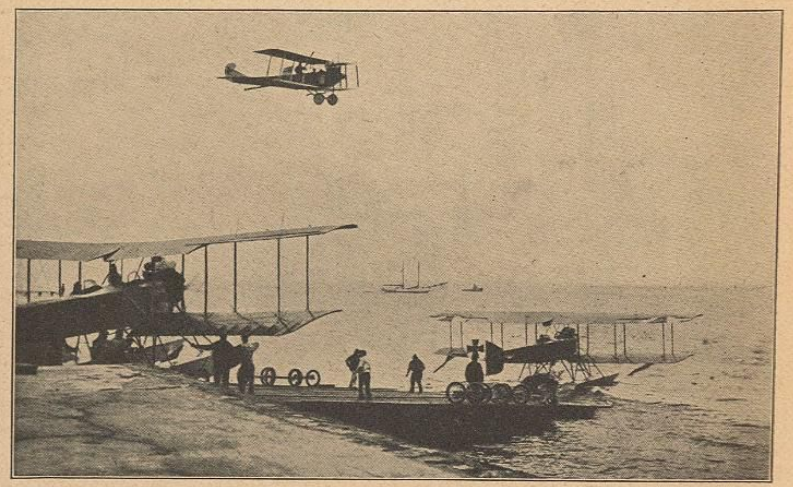
Deutsche Matrosenartillerie in Flandern. Batterie „Hamburg"

alle schweren Beschießungen nichts ausgerichtet hatten, zu versperren. Der großzügige und mit rücksichtsloser Tapferkeit am 23. April durchgeführte Angriff unter Leitung von Vizeadmiral Sir Roger Keyes hatte jedoch nur teilweisen Erfolg und scheiterte an der Wachsamkeit der Molenbatterie unter Kapitänleutnant d. R. Schütte, der Strandbatterie und zweier an der Außenmole liegender Torpedoboote. Einem U-Boot, das mit Sprengladung gefüllt war, gelang es zwar, die eiserne Verbindungsbrücke der Mole von Seebrügge zu sprengen, aber die mit Zement gefüllten fünf Sperrschiffe erreichten nicht ihr Ziel in den Hafeneinfahrten, und der Kreuzer „Vindictive", der zu dem Handstreich 400 Seesoldaten zu landen versuchte, und die Begleitfahrzeuge wurden durch mörderisches Feuer mit einem Verlust von 184 Toten, 383 Verwundeten und 16 Gefangenen zurückgeschlagen. Nach kurzer Zeit waren beide Hafenausgänge wieder passierbar, der Anschlag vereitelt.

Sperrversuch gegen Seebrügge und Ostende

Flotten-vorstoß

Am gleichen Tage befand sich auch die Hochseeflotte unter Scheer wieder in See, um den Angriff auf die nordischen Geleitzüge zu erneuern und auf diesem Wege wieder die große Schlacht zu suchen. Der Vorstoß ging unter Nebel glatt durch die feindlichen Minenfelder bis zur nordischen Geleitzugstraße, jedoch leider ins Leere, da der Geleitzug am Tage vorher passiert hatte und die dürftige Nachrichtenversorgung über seine Fahrzeiten versagt hatte. Schlachtkreuzer „Moltke" erlitt eine schwere Maschinenhavarie und konnte nur mit Mühe eingebracht werden. Es bleibt zu bedauern, daß diese Unternehmen nicht wiederholt wurden, und daß auch jetzt noch, mangels einer obersten Seekriegsleitung, ihre grundlegende Wichtigkeit nicht genug erkannt wurde. Die Errichtung dieser



Deutsche Seeflugzeuge im Kriege

Behörde fand zu spät statt, nach dem 11. August 1918, mit Rücktritt des Admirals v. Holtzendorff von der Leitung des Admiralstabes. Scheer zog am 10. September ins Hauptquartier ein, Flottenchef wurde der als Kreuzerführer hochbewährte Admiral v. Hipper. Admiral Scheers Bestreben ging jetzt vor allem darauf hin, für den verstärkten Bau von U-Booten die gesamte Industrie bis zur letzten Möglichkeit anzuspannen, was für die Armee eine Abgabe von 69000 Facharbeitern und für die Flotte einen neuen schweren Rückgriff auf ihr Personal bedeutete. Das „Scheerprogramm" umfaßte den Neubau von 376 U-Booten auf 11 Werften und sollte den monatlichen Zuwachs von 13 bis auf 33 Boote steigern.

Scheer im Hauptquartier

Es kam nicht mehr zur Wirkung, auch neue Pläne, wie der für Ende Oktober geplante Flottenvorstoß zur Entlastung des mit dem deutschen Waffenstillstandsangebot am 5. Oktober eingeleiteten Zusammenbruchs kam nicht mehr zur Ausführung. Verräter und Landesfeinde haben dieses Unternehmen, das durch die

Letzte Angriffspläne und Meuterei

Verfügung über alle durch die Räumung Flanderns, Polas und Cattaros und die Einstellung des U-Boot-Krieges (21. Oktober) freigewordenen U-Boote für die Nordsee hohe und greifbare Aussichten auf einen Erfolg bot, als ein „Verbrechen der Admirale" beschimpfen zu können geglaubt. Es war in Wirklichkeit eine sorgfältig durchdachte Aktion von erheblicher Tragweite und hätte leicht durch ihr Vorbild den Dingen eine Wendung und dem zusammenbrechenden Regime eine andere Haltung geben können, aber der Wille der Heimat und der Etappen war unter dem Druck der Entbehrungen und durch die politische Zersetzung zerbrochen, Angriffsdivisionen versagten, die Masse der Frontdeserteure wogte in den Städten, und die kriegsmüden und unheilbar verhetzten Mannschaften der Linienschiffe erhoben sich zur Meuterei und trugen den Funken der Revolution in das an allen Stellen bereits schwelende Reich. In der Verteidigung ihrer Kriegsflagge wurden am 5. November Kapitän z. S. Weniger schwer verletzt und Leutnant z. S. Zenker auf „S. M. S. König" niedergeschossen. Das Ende war da, und seine Einzelheiten sollen hier übergangen werden. Aus einer von Feindespropaganda genährten geistigen und seelischen Umnachtung erwuchs das deutsche Schicksal, und niemand konnte es mehr wenden. Auf Deutschlands Macht und Bestand senkte sich ein „Friedensdiktat" herab, wie es die Welt noch nicht gesehen, und wie es nur eine von allen Geistern verlassene Volksvertretung annehmen konnte. Härte und tausendfach bewiesener Mut, Opfersinn und Disziplin versanken im Höllentaumel des Umsturzes.

Die Erinnerung

Für die Marine bleibt als Erinnerung am Tage des Grauens, daß die eigentlichen und wahren Kämpfer, die Besatzungen der täglich am Feinde befindlichen Unterseeboote, Zerstörer, Flottillen, Vorpostenboote bis zum bitteren Ende der Flagge und dem Gehorsam treublieben, gleich den mit zusammengebissenen Zähnen heimmarschierenden Frontarmeen. (Noch am 9. November 1918 versenkt ein deutsches U-Boot „U B 50" als letzte Waffentat vor Gibraltar das englische Linienschiff „Britannia".) Aus ihnen sollte der neue Krieger erstehen, der das Lumpengesindel in die Ecken fegte und seine starke und letzte Verkörperung im Frontkämpfergeist der nationalsozialistischen Bewegung finden sollte.

Der Untergang der Hochseeflotte

Am 10. November 1918 wurden in Wilhelmshaven die Bedingungen des Waffenstillstandes für die Marine bekannt. Der Art. 29 forderte die sofortige Abrüstung der näherbezeichneten Schiffe und ihre „Internierung in neutralen Häfen oder in deren Ermangelung in Häfen der alliierten Mächte". Es hatten nur Wachtkommandos an Bord zu bleiben. Die U-Boote wurden gesondert ausgeliefert. England forderte die Überführung der Hochseeflotte, zunächst zum Firth of Forth, durch einen Admiral. Der schwere Auftrag wurde vom Flottenchef Admiral v. Hipper dem Führer der Aufklärungsschiffe, Konteradmiral v. Reuter, übertragen, der wie die übrigen beauftragten Offiziere den Befehl in schweigendem Gehorsam und unter Zurücksetzung aller vaterländischen Emp-

findungen ausführte. Am 19. November begann die Fahrt unter das kaudinische Joch, bis zur letzten furchtbaren Klarheit noch im grotesken Glauben der verführten Besatzungen an die gleiche Meuterei auf feindlicher Seite, an einen Empfang durch gleichgestimmte Revolutionäre. Ein englischer Kreuzer nahm die Führung durch das Spalier der englischen Hochseeflotte, die in voller Kampfbereitschaft stand und der andere Ententeschiffe beigestellt waren. Der Befehl des englischen Führers gebot am 21. November um 3 Uhr 57 Minuten nachmittags, die Kriegsflagge niederzuholen und nicht ohne Erlaubnis wieder zu setzen. Das war die Stunde der Unterwerfung. Wenige Tage später ging es nach gründlicher Untersuchung durch dreifache Trossen- und Balkensperren nach Scapa Flow auf den letzten Ankerplatz. Ein englisches Geschwader und eine Zerstörerflottille hielten in Entfernung die Wacht. Bewaffnete Fischdampfer und Logger umkreisten Tag und Nacht die deutschen Schiffe, die fünf Schlachtkreuzer „Seydlitz", „Moltke", „Hindenburg", „Derfflinger" und „von der Tann", die Linienschiffe des I. und III. Geschwaders und die Torpedobootsflottillen. Die deutschen Besatzungen durften nicht miteinander verkehren, nur der Admiral hatte Bewegungsfreiheit. Langsam wurden die Besatzungen reduziert, die schlimmsten Elemente entfernt und zurückgesandt. Aus der Heimat verlauteten schlimme Nachrichten, die zweite Phase der Revolution wütete und wurde durch die wiedererwachende Staatsgewalt mit Hilfe der ihrer Pflicht treugebliebenen Teile der Wehrmacht, der Freikorps und Marinebrigaden niedergeschlagen. Weihnachten und Frühling gingen im grauenhaften Einerlei der Wartezeit vorüber, vom Frieden und dem Schicksal der Flotte keine Nachricht. Langsam entsteht der Gedanke, die Flotte lieber zu versenken als dem Feinde zu lassen. Aber niemand darf ihn aussprechen. Eine neue Meuterei gibt die günstige Gelegenheit, weitere Besatzungsteile loszuwerden, nur solche Mannschaften durften zurückbleiben, mit denen man das Letzte wagen konnte. Am gleichen Tage, als der Transport abgeht, am 17. Juni 1919 folgt die geheime Anweisung zum Versenken der Schiffe auf besonderen Ausführungsbefehl.

In Scapa Flow

Die Versenkung der Flotte

Am 20. Juni heißt es in der „Times", die deutschen Schiffe sollen verkauft werden. Ein wütender, protestierender Funkspruch an die deutsche Regierung wird aufgesetzt, geht aber nicht mehr ab. Alle Hoffnung, daß Deutschland seine internierten Schiffe wieder erhalten wird, erscheint zwecklos, am 21. Juni soll der Waffenstillstand ablaufen. Er wird um zwei Tage verlängert, aber das weiß man in Scapa Flow nicht. So zieht der 21. Juni herauf, alle Schiffe haben gemeldet, daß sie die Anweisung „erhalten und verstanden" haben. Eine warme Sonne leuchtet über der Bucht, das Bewachungsgeschwader ist zu Übungen in See gegangen, nie war die Stunde günstiger zu dem, was geschehen mußte. Der Admiral ist mit sich im klaren. Er ist ohne Verbindung mit der Heimat, der Waffenstillstand läuft ab und mit ihm die erteilten Befehle. Um 12 Uhr ist der Kriegszustand wieder als hergestellt anzusehen, der Befehlshaber steht allein, es bleibt ihm nur übrig nach dem alten Kriegsgesetz der See zu handeln, daß deutsche Kriegsschiffe nicht in Feindeshand fallen dürfen. Kämpfen können sie nicht mehr. So ist die Stunde der Tat gekommen, und vom Mast des Flaggschiffs

„Kreuzer Emden II" weht das erwartete und verabredete historische Signal: „An alle Kommandanten und den Führer der Torpedoboote. Paragraph 11. Bestätigen." Das heißt: „Die Schiffe sofort versenken." So schnell es geht, wird das Signal weitergegeben, und der riesige Vorgang beginnt.

Auf allen Schiffen und Booten sind die Vorbereitungen getroffen, die wasserdichten Schottüren und Luken, Niedergänge, Ventilatoren und Seitenfenster geöffnet, die Flutventile bereit, die Kondensatoren, durch die das Seewasser am stärksten einströmt, zur Öffnung vorbereitet. Jetzt werden die letzten Handgriffe getan, gurgelnd schießt das Wasser aus allen Öffnungen ein und erfüllt die Schiffsräume. Ein Boot wird von jedem Kriegsschiff herabgelassen und bemannt, schon sinken die ersten Fahrzeuge, voran um 12 Uhr 16 Minuten das Linienschiff „Friedrich der Große", Flaggschiff Scheers am Skagerrak, und als letztes der neue und in der Schlacht nicht mehr erprobte Schlachtkreuzer „Hindenburg", dazu von 50 Torpedobooten 46, davon 32 an ihrer Boje, 14 auf flachem Wasser. Voll Wut sehen die Bewachungsfahrzeuge das Werk der Verwüstung vor ihren Augen, den Untergang der kostbaren Beute unter der zum letzten Male wehenden Kriegsflagge. In aller Eile werden die Kleinen Kreuzer „Frankfurt" und „Emden" in sinkendem Zustand auf flaches Wasser geschleppt, in sinnloser Panik feuert man unter die wehrlosen Bootsbesatzungen, auf die letzten noch an Bord stehenden Offiziere und Mannschaften, von denen der Korvettenkapitän Schumann und acht andere Getreue diese letzte feindliche Heldentat mit dem Tode bezahlen. Das Geschwader des Admirals Freemantle, durch Funkspruch benachrichtigt, braust heran, aber es ist zu spät, das Werk ist gelungen. Nur Mastspitzen und Schornsteine, gekenterte Schiffskiele und Bordseiten zeigen seine Stätte an.

Opfer fallen

Auf dem englischen Flaggschiff zieht der Befehlshaber den deutschen Admiral mit hemmungslosen Vorwürfen zur Verantwortung. Die Antwort Ludwig v. Reuters ist ruhig und stolz: „Ich trage sie." In schmachvoller Zeit hat die Versenkung der verratenen deutschen Flotte einen Teil der Schande ausgelöscht, die politische Zersetzung über sie gebracht. Auf solchem Grabe läßt sich die Hoffnung aufpflanzen, das Denkmal reiner Tat weist in bessere Zukunft.

Für England war das Ereignis realpolitisch eine Entlastung. Die von den Verbündeten geforderte Aufteilung der Beute, die Überlassung so starker Kampfkräfte an andere Seemächte wäre seinen Interessen zuwider gewesen, wie man heute vielfach ohne Scheu zugibt.

In Deutschland war im Januar 1919 das Kommando der Hochseestreitkräfte aufgelöst. Tiefste Verwirrung erfüllte die Marine unter der Herrschaft der Soldatenräte, der Auflösung aller Befehlsgewalt und der schamlosen Plünderung der Schiffe und Werften. Der revolutionäre Zentralrat der Marine, der 52er Ausschuß in Berlin, fand jedoch schon am 10. März 1919 sein Ende, am 25. März wurde Konteradmiral v. Trotha zum Chef der Admiralität unter dem Reichswehrminister Noske ernannt, am 16. April von der Nationalversammlung in Weimar ein Gesetz über die Bildung einer vorläufigen Reichsmarine erlassen. Der neue Rahmen war im Entstehen, den unverzagte Hingabe, wiederhergestellte

Tiefe Verwirrung und Aufraffen

Mannszucht und der Glaube an die Zukunft mit neuem Leben erfüllen sollten. Besiegt durch Verrat und Übermacht, ging die deutsche Marine daran, sich neue Lebensbedingungen zu schaffen.

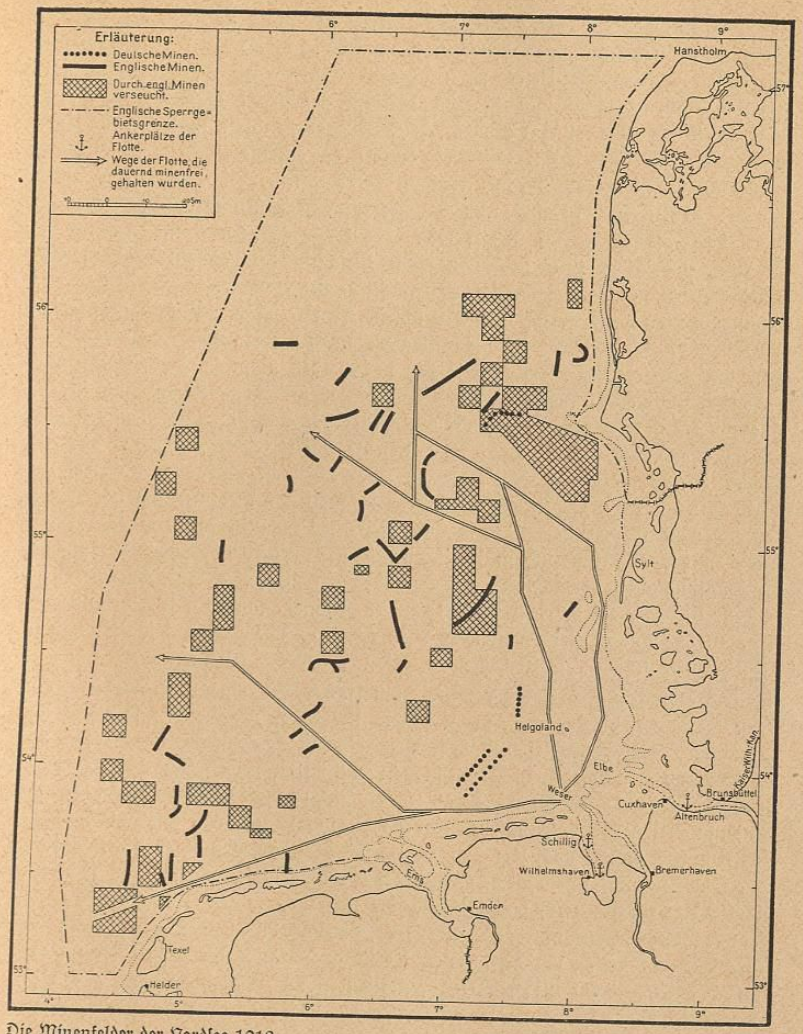
Wiederaufbau und Organisation

Ziel und Zweck der Marinebestimmungen des Friedensvertrages war es, Deutschland aus dem ersten Rang der Seemächte zu streichen und zugleich seine Waffen und seine Verteidigungsmöglichkeiten so zu beschränken, daß es nicht wieder zur Gefahr für größere Mächte werde, diesen vielmehr wehrlos ausgeliefert und selbst den kleineren gegenüber nur bedingt gesichert sein sollte. Aus diesem Grunde verweigerte der Vertrag der deutschen Marine zunächst Unterseeboote und Flugzeuge. Der Schiffsbestand wurde auf 6 Linienschiffe, dazu gemäß späterem Zugeständnis

Das Friedensdiktat für die Marine

2 in Reserve, 6 Kreuzer und 2 Reserve, 12 Zerstörer und 12 Torpedoboote und je 4 in Reserve festgesetzt. Das gesamte, nach Ausführung der Waffenstillstandsbedingungen noch verbliebene neuere Schiffsmaterial wurde uns geraubt oder, soweit noch im Bauzustand, zerstört, darunter die neuen Schlachtkreuzer „Graf Spee" und „Mackensen" (31000 t, acht 35-cm-, vierzehn 15-cm-, acht 8,8-cm-Geschütze, 28 Knoten), 5 Kleine Kreuzer (5600 t, acht 15-cm-, drei 8,8-cm-Geschütze, 27,5 Knoten) und zahlreiche Zerstörer und U-Boote. Als aktiver Bestand verblieben nur die Linienschiffe „Schlesien" (Stapellauf 1906), „Schleswig-Holstein" (1906) „Hannover" (1905), „Lothringen" (1904), „Preußen", „Hessen", „Elsaß" (1903) und „Zähringen" (1902). Ferner die noch älteren Kreuzer „Berlin", „Hamburg" (1903), „Arkona" (1902), „Medusa", „Amazone", „Thetis" (1900), „Nymphe" und „Niobe" (1899) und die entsprechende Zahl Torpedoboote aus den Baujahren 1907—1912. Als Ersatz für diese Fahrzeuge, der für Linienschiffe und Kreuzer nach 20, für Torpedoboote nach 15 Jahren Dienstalter zulässig sein sollte, wurden folgende Größengrenzen vorgeschrieben: Panzerschiffe 10000 t, Kreuzer 6000 t, Zerstörer 800 t und Torpedoboote 200 t. Eine sofortige Verwertung der hiernach geeigneten, noch im Bau befindlichen Kreuzer und Zerstörer wurde durch das Verbot vereitelt. Die künftige Kopfstärke der Marine wurde auf 15000 Mann festgesetzt, davon 1500 Offiziere, die Einstellung mußte durch Werbung erfolgen, Dienstzeit 12 Jahre, für Offiziere 25 Jahre. Über diese erdrückenden Bestimmungen hinaus wurde Bewaffnung und Munitionsvorrat in engen Grenzen festgelegt, der Ausbau der Küstenverteidigung über den Stand bei Friedensschluß hinaus, das heißt die Anpassung dieser Werke an die Waffenentwicklung untersagt und, „um den freien Zutritt zur Ostsee zu sichern", die deutsche Küste von der Schlei bis zur Oder, darunter der Kriegshafen Kiel, entwaffnet. Die Danziger Bucht, Wiege der preußischen Kriegsmarine, war geraubt und in fremden Händen, Danzig selber von Deutschland losgerissen.

Die Arbeit des Wiederaufbaus war in erster Linie dem Personal der Marine zu widmen und konnte bei denjenigen Soldaten ansetzen, die in Verwirrung und Aufruhr ihre Pflicht nicht vergessen hatten oder bald wieder zu ihr zurück-



Die Minenfelder der Nordsee 1918

gekehrt waren. Es waren dies vorwiegend Angehörige der Unterseeboot- und Torpedoverbände. Sie fanden sich schnell in der „Eisernen Flottille" und in den mit scharfer Disziplin und hoher militärischer Tüchtigkeit geführten Marinebrigaden Ehrhardt und v. Loewenfeld zusammen. Diese waren Freikorps

Marinebrigaden und Minensucher

und zur Verwendung im Dienste der inneren Ordnung aufgestellt, eine Aufgabe, die sie mit Hingabe und bedeutendem Erfolg erfüllten. Sie gaben später den ersten Stamm für Besatzungen und Marineteile an Land ab. Auf dem Wasser mußte zunächst mit anderen Mitteln gearbeitet werden. Der Feindbund hatte die Forderung auferlegt, sehr große Seegebiete in Ost- und Nordsee und im nördlichen Eismeer von Minen in befristeter Zeit zu reinigen. Die schnelle und gute Ausführung dieser Arbeit lag gleicherweise im Interesse der deutschen Schiffahrt und des seemännischen Wiederaufbaus, sie gab berufliche Betätigung bei fortdauernder Lebensgefahr und damit der Marine nützlich zu tun. Mit über 300 Minensuchfahrzeugen, bemannt mit kriegserprobten, aber teilweise phantastisch verwilderten, geworbenen Besatzungen, ging es im Frühjahr 1919 an die Arbeit, zuerst nur langsam, so daß bis Ende 1919 nur drei breite Fahrstraßen durch die Nordsee, sowie die westliche und mittlere Ostsee minenfrei gemacht werden konnten. Der Kapp-Putsch vom Frühjahr 1920 warf alles wieder zurück und erschütterte auch in den anderen mühsam wieder aufgebauten Marineteilen und Besatzungen alle Grundlagen, jedoch konnte Ordnung und Befehlsgewalt wiederhergestellt und die Arbeit wieder fortgesetzt werden. Ende 1920 war fast die ganze Nordsee, das Kattegatt und die Ostsee in aufreibender Tätigkeit von meist 16stündiger Tagesleistung von Minen befreit. Im Sommer 1921 konnte der Kreuzer „Hamburg" mit zwei Minensuchhalbflottillen zur Murmanküste abgehen, um dort trotz anfänglichen bewaffneten Widerstandes der Russen die gleiche Arbeit zu leisten. Bis zum Herbst 1922 war dann in Zusammenarbeit mit den baltischen Staaten das ganze Werk vollendet und damit der Seekrieg liquidiert worden. Nun ging es an den zweiten, den materiellen Teil des Wiederaufbaus.

In mühseliger Arbeit wurden bis zum Jahre 1922 die Linienschiffe „Hannover" und „Braunschweig", die Kreuzer „Medusa", „Thetis", „Hamburg" und „Arkona", Segelschulschiff „Niobe", dazu eine Reihe von Torpedobooten von Verfall und Rost befreit, in Dienst gestellt und mit zum Teil ganz unbefahrenem Personal besetzt. Aber Auswahl und Ausbildung der neuen Freiwilligen in Verbindung mit der Erfahrung des älteren Personals und der Offiziere wirkten das Wunder, daß so nach wenigen Jahren wieder der Kern einer Flotte gebildet war und allmählich gesteigerten Anforderungen nachkommen konnte. Als erster Neubau, vorläufig nach den Plänen, die noch den letzten Kriegskreuzern zugrunde gelegen hatten, wurde Kreuzer „Emden" auf Stapel gelegt und trotz aller Schwierigkeiten der Inflation glücklich, wenn auch mit großer Verspätung, fertiggestellt. In der gleichen Zeit festigte sich, nach Verabschiedung des Wehrgesetzes vom 23. März 1921 und Erlaß der Marineergänzungsbestimmungen, auch die Gesamtorganisation. Das Gesetz regelte die Einteilung der Marine, die Dienstverpflichtung der Soldaten, die Fragen der Kündigung und Entlassung, Fürsorge, Heirat, Beschwerderecht, politische Betätigung, gab den „Vertrauensleuten" ihre Stellung — übrigens nicht unzweckmäßig für den Übergang — und richtete Heeres- und Marinekammern ein zur Anhörung von Ansichten und Vorschlägen der Soldaten über wichtige Fragen. Diese Dinge sind heute

Indienststellungen und Neuordnung

als entbehrlich wieder verschwunden. Die ehemaligen Spitzenbehörden der Marine waren jetzt in einer „Marineleitung" vereinigt und mit der „Heeresleitung" dem Reichswehrminister unterstellt, eine Organisation, die dem Nebeneinander der kaiserlichen Behörden ein Ende machte, Kommandoführung und Verwaltung in einer Hand vereinigte, überdies Heer und Marine zu engerer militärischer Zusammenarbeit vereinigte und sich bestens bewährt und entwickelt hat. Anfang 1919 trat Admiral v. Trotha, vom Vertrauen der gesamten Marine getragen, als Chef an die Spitze der Behörde, mußte mit dem Kapp-Putsch leider sein Amt niederlegen und wurde durch Admiral Michaelis, danach bis 1924 durch Admiral Behncke ersetzt, den verdienstvollen Führer des III. Geschwaders am Skagerrak, der bereits in den Ruhestand getreten war. Unter seiner Führung nahm der Wiederaufbau seinen stetigen und kräftigen Fortgang, politische Ruhe kehrte wieder ein.

Die wieder in guter äußerer und innerer Verfassung befindlichen Kriegsschiffe wurden schon 1922 auf kleinere Reisen ins nähere Ausland entsandt, nach Norwegen, finnischen, estnischen und schwedischen Häfen, wodurch sich Gelegenheit ergab, dem Ausland ein Bild der wiederhergestellten Ordnung in Deutschland und Manneszucht im Wehrpersonal zu vermitteln. Diese Reisen wurden in der Folge immer mehr ausgedehnt und trugen stark dazu bei, das von der feindlichen Lügenpropaganda der Welt aufgezwungene Bild eines barbarischen und kriegstollen Deutschlands zu verändern. Vier Jahre war dieses Bild in die Köpfe gehämmert worden, dann kam die Revolution mit ihren Kämpfen und Greueln, kein Wunder, daß viele Begriffe erst wieder richtiggestellt werden mußten. Dazu trug ebenso wirksam das gute Aussehen der Schiffe und ihrer Bemannung bei, wie der nähere Umgang und das vorbildliche und taktvolle Verhalten der Besatzungen, das immer wieder in der Presse, in amtlichen und privaten Berichten rühmend hervorgehoben wurde. Der deutsche Seemann, übrigens jetzt in ganz anderer Auslese in den Beruf aufgenommen, fühlte diese friedliche Mission und tat sein Bestes dazu. Nicht weniger stark und wohltuend äußerte sich die Wirkung solcher Besuche auf die Kreise der Auslandsdeutschen, die teilweise jahrelang vom Mutterland getrennt und außer Fühlung mit seinen politischen Schicksalen, mit Erleichterung und Begeisterung ihre Landsleute unter der in Weimar glücklich geretteten schwarzweißroten Kriegsflagge mit dem Eisernen Kreuz (mit Schwarz-Rot-Gold im Obereck) begrüßten und geleiteten. Für die Stellung dieser Deutschen in der Gemeinschaft des fremden Landes erwiesen sich diese Besuche bis in die Gegenwart hinein immer wieder als Segen, man ließ die Schranken ihnen gegenüber fallen, Mensch fand wieder zu Mensch auf dem Boden der deutschen Schiffe oder bei den gastlichen Veranstaltungen. Diese Wirkungen verstärkten sich, als nach dem neutralen auch das ehemals feindliche Ausland aufgesucht werden konnte. Die erste größere Reise dieser Art führte den Schulkreuzer „Berlin" im Frühjahr 1924 nach den Azoren, Kanaren, Madeira und Spanien, die Linienschiffe „Braunschweig", „Hannover" und „Elsaß" folgten, eine zweite Schulreise der „Berlin" ging nach Westindien, eine dritte im Jahre 1925 durch den Panamakanal über Peru,

Neue Ausreisen

Chile durch die Magelhaesstraße über Argentinien, Brasilien und Spanien. Kreuzer „Hamburg" führte 1926 eine erste Rundfahrt um die Welt aus. Seitdem wurde die jährliche große Schulschiffreise um die ganze oder halbe Welt zur Regel, mehrfach vom Kreuzer „Emden", dann von „Karlsruhe" und „Köln" ausgeführt, während die Schiffe der Flotte in einem gewissen zweijährigen Turnus weitere und nähere Auslandshäfen besuchten. Für Besatzungen und Offizierkorps kehrte damit die alte notwendige Schulung in der ozeanischen Fahrt und in der Kenntnis fremder Länder und Menschen zurück, Dinge, die Admiral v. Tirpitz immer hoch geschätzt und der Flotte in stärkerem Maße gewünscht hatte, als es die Spannungszeit der Vorkriegsjahre zuließ.

Dienst am Volksganzen

Während so die militärische Festigung und Ausbildung ihre erfreulichen Fortschritte machte, blieben wichtige Friedensaufgaben nicht vernachlässigt. Der Vermessungsdienst und die wissenschaftliche Forschung wurden wieder aufgenommen, sobald es ging. Auf das alte Vermessungsschiff „Hyäne" und den Handelsdampfer „Triton" folgte 1921 das Kanonenboot „Panther", und in harter Arbeit wurde die hydrographische Aufnahme der Nordseeflußmündungen, der Helgoländer Bucht mit den Inselgruppen, der westlichen Ostsee und der Küstengewässer von Ostpreußen und Pommern erledigt, im ganzen bis 1921 2000 Quadratmeilen vermessen. Diese Arbeiten wurden seitdem ununterbrochen fortgesetzt und ausgedehnt. Im Jahre 1924 stellte das Vermessungsschiff „Meteor" in Dienst zum Zwecke einer von der Notgemeinschaft der deutschen Wissenschaften, Präsident der hochverdiente Staatsminister a. D. v. Ott, veranstalteten atlantischen Expedition zum Studium der Bodenprofile des Südatlantik, der Wasserverhältnisse, Strömungen, Flora und Fauna und einer langen Reihe anderer wissenschaftlicher Aufgaben, die nach dem Tode des wissenschaftlichen Leiters, Prof. Dr. Merz, vom Kommandanten des Schiffes, Kapitän z. S. Spieß, vorbildlich und erfolgreich in zwei Jahren zu Ende geführt wurde. Ihre Leistungen reihen sich würdig denen der berühmtesten Forschungsschiffe wie „Challenger", „Blake" oder anderer Expeditionen an. Die weitreichende Tätigkeit der Nautischen Abteilung der Marineleitung, früher des Reichsmarineamtes, verdient noch eine etwas eingehendere Erläuterung. In dieser wissenschaftlich-technischen Abteilung wird das große deutsche Seekartenwerk herausgegeben, das sich über die gesamte, von der deutschen Schiffahrt befahrene Welt erstreckt und jährlich um eine größere Zahl von Karten, Plänen und Übersichten vermehrt und seinem Endziel entgegengeführt wird. In gleicher Weise erfolgt dort die Herausgabe der Seehandbücher, der Leuchtfeuerverzeichnisse aller Meere, der Nachrichten für Seefahrer und einer Reihe anderer Veröffentlichungen im Dienste der Schiffahrt, sowie die Bearbeitung aller navigatorischen und meteorologischen Fragen aus dem Bereich der Seefahrt und des Luftschutzes an der Küste. Diese Abteilung bildet die Brücke zwischen Kriegs- und Handelsmarine in den für beide gemeinsamen Berufsfragen. Zur engeren Gestaltung dieser Fühlung dienen die Reichsmarinedienststellen in den großen Häfen, in Königsberg, Stettin, Hamburg und Bremen. Ein eigenes Observatorium in Wilhelmshaven steht für die besonderen meteorologischen Zwecke der Marine

und Mitwirkung an den Arbeiten der Hamburger Seewarte, ein eigenes Seezeichen- und Lotsenamt für die Betreuung der Fahrwasser der Jade zur Verfügung. Neue wissenschaftliche Fahrten des „Meteors" nach nordischen Gewässern und Grönland 1932/33 führten die begonnenen Forschungen weiter.

Neben diesem ausgedehnten Tätigkeitszweig ist der Wiederaufbau des Fischereischutzes zu nennen, der von jeher in Händen der Marine liegt und ebenso die Bewachung der deutschen Fischgewässer gegen Übergriffe wie die Unterstützung der Heringslogger- und Hochseefischereiflotten im Aufsuchen der Fanggründe und im Verlauf ihrer dortigen Arbeit zum Ziel hat. Dieser Dienst wurde zunächst von Minensuchern und Torpedobooten, auch mit Kleinen Kreuzern versehen, danach mit dem besonders hergerichteten Fischereischutzboot „Zieten" und den neuerbauten Spezialschiffen „Elbe" und „Weser", auch Vermessungsschiff „Meteor".

Eishilfe

Wiederholt fand die Marine in den Nachkriegsjahren Gelegenheit, in harten Wintern Eishilfe in der Ostsee zu leisten. Im Winter und Frühjahr 1923 waren zahlreiche Schiffe im Rigaischen Meerbusen eingefroren und mußten durch Kriegsschiffe befreit werden, das gleiche wiederholte sich in noch stärkerem Maße 1925. Die Rettungsarbeiten, die mehrfach Schlittenexpeditionen über weite Eisflächen in sich schlossen, stellten hohe Anforderungen an Mut und Zähigkeit. Linienschiff „Braunschweig", Kapitän z. S. Wieting, hatte 44 Dampfer verschiedener Nationalität zu befreien und zu unterstützen.

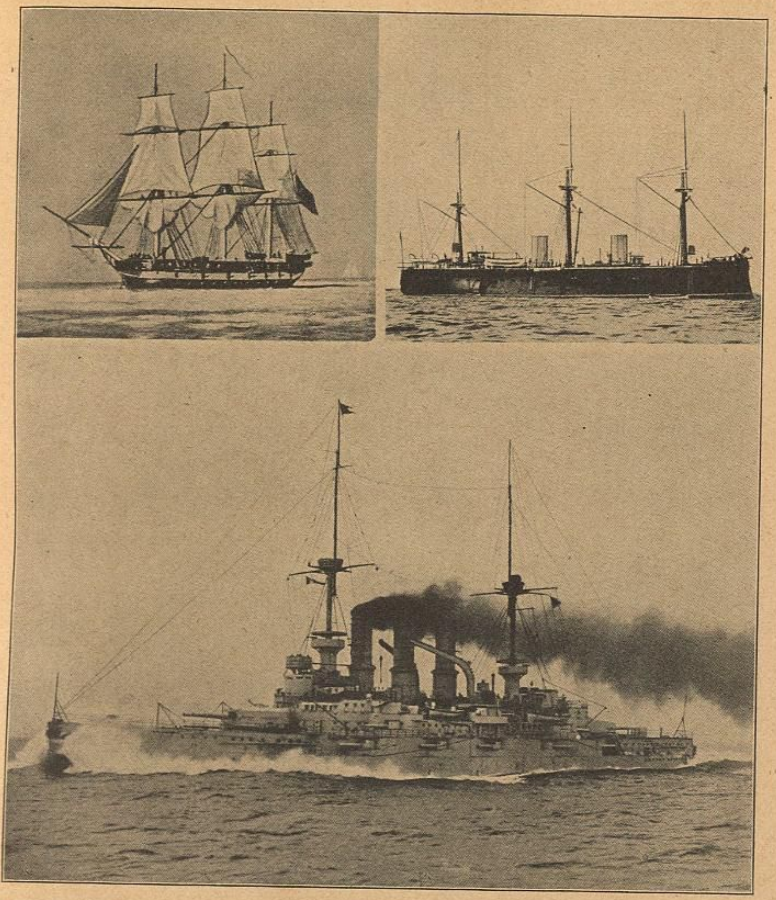
Flottendienst

Die Linienschiffe der Flotte unter Admiral Mommsen besuchten 1926 in einer längeren Reise das Mittelmeer, und im Winter 1926/27 konnte der erste Kriegsschiffneubau Kreuzer „Emden" seine Schulschiffreise um die Welt antreten und das Andenken an den Ruhm seines Vorgängers erneuern, der unter Kapitan z. S. Karl v. Müller im fernen Osten seine Taten ins Buch der Kriegsgeschichte eingeschrieben hat. Auf diesen ersten Kreuzer folgten die schon erwähnten Zerstörer der „Wolf"- und „Seeadler"-Klasse, die in den Jahren 1926 bis 1928 vom Stapel gingen. Im Jahre 1927 gingen die Kreuzer „Königsberg" und „Karlsruhe" zu Wasser. Mit ihnen war ein neuer Typ geschaffen. Die neuen 15-cm-Geschütze stehen in Drillingstürmen, ausschließliche Ölfeuerung, die dann auch auf „Emden" eingebaut wurde, gibt ihnen hohe Dauergeschwindigkeit und sehr großen Fahrbereich von fast 10000 Seemeilen bei mäßiger Geschwindigkeit. Die Maschinen sind Getriebeturbinen, eine besondere Motoranlage auf jeder Seite dient zum besonders sparsamen Marschgebrauch. Kreuzer „Köln" von gleicher verbesserter Bauart folgte 1928 und Kreuzer „Leipzig" 1929. Bei diesem Schiff ist eine Mittelmaschine mit rein motorischem Antriebe neben den beiden Turboseitenmaschinen vorhanden. Es war der erste Versuch mit einer schnellaufenden Dieselanlage größerer Art auf Kriegsschiffen und brachte wertvolle Erfahrungen.

Mit diesem schönen, neuen Schiffsmaterial zog neuer und hoffnungsvoller Geist in die Flotte ein. Der materielle Stillstand war endgültig überwunden, die ausgedienten Schiffe konnten endgültig abgeschrieben werden, soweit sie nicht

noch als Reserve erhalten werden mußten. Noch aber war die Frage des Ersatzes der Linienschiffe zu lösen. Es stand dabei zur Erörterung, ob innerhalb der aufgezwungenen Grenze von 10000 t ein sehr starker und gut geschützter, dabei notwendigerweise langsamer Schiffstyp geschaffen werden sollte, also eine Art Monitor oder Küstenpanzer, oder ein schneller, auch stark bewaffneter, aber nicht so umfangreich gepanzerter Typ, der vielseitiger verwendbar sein würde. Auf alle Fälle war es notwendig, schwere Artillerie vorzusehen, da diese Schiffe den Kern der schwimmenden Kampfkraft zu bilden hatten. In diese Erwägungen fiel ein Gutachten der „Botschafter-Konferenz", jener Kontrollstelle in Paris, die nach Aufhebung der internationalen Kontrollkommission und selbst nach dem Locarnovertrag und dem Eintritt Deutschlands in den Völkerbund (1926) sich gewisse Funktionen anmaßte, daß die neuen Schiffe im Sinne des Vertrags nicht stärker ausfallen dürften als ihre Vorgänger „Schlesien", „Schleswig-Holstein" usw. Damit fiel die Entscheidung für den gegenwärtigen Typ „Deutschland", der bei 26 Knoten Geschwindigkeit mit sechs 28-cm-, acht 15-cm- und vier 8,8-cm-Geschützen nebst 6 Torpedorohren ausgestattet wurde. Für das Deplacement von 10000 t ist zu beachten, daß nach neuerer Rechnung hierin das Gewicht des Brennstoffes und des Reservekesselwassers nicht eingerechnet wird. Da die „Deutschland" (später „Lützow" benannt), „Admiral Scheer" und „Admiral Graf Spee" ganz auf Dieselmotorenantrieb gestellt sind (8 M.A.N. 2-Takt-Dieselmotoren auf 2 Wellen), so ist das Gewicht des Ölvorrats hinzuzurechnen. (Im Ausland wurde das Gesamtdeplacement der Schiffe auf 13—14000 t geschätzt.) Der Fahrbereich dieser Schiffe ist infolge dieser Umstände sehr groß geworden und auf 16000 Seemeilen zu bemessen, ein besonderer Vorzug, der langen und ununterbrochenen Aufenthalt in See gestattet. Die „Deutschland" lief als erstes Schiff der Klasse am 19. Mai 1931 in Kiel vom Stapel unter persönlicher Taufhandlung des Reichspräsidenten v. Hindenburg. Sie ist das vierte Schiff, das den Namen trägt. An der Spitze der Reihe steht jener vom Hamburger Kaufmann Godeffroy 1848 an Hamburg überlassene Ostindienfahrer „Cesar Godeffroy", den die Frankfurter Nationalversammlung ankaufte und „Deutschland" nannte und damit in lobenswerter, aber kurzsichtiger Begeisterung Reich und Flotte vorwegnahm. Dem zweiten Namensträger sind wir als Panzerschiff und Kreuzerfregatte in den 90er Jahren begegnet; der dritte lief 1904 vom Stapel, war Flaggschiff der Hochseeflotte und Typschiff für die 1933 noch dienenden Linienschiffe. Panzerschiff „Admiral Scheer", das am 1. April 1933 zugleich mit der Indienststellung der „Deutschland" vom Stapel ging, trug mit Stolz den Namen des Flottenchefs vom Skagerrak und damit zum ersten Male den eines deutschen Führers zur See. Für den weiteren Ausbau des schwimmenden Materials bestand im Herbst-Winter 1933 folgender Plan: Inbaugabe des sechsten Kreuzers, sofort Fertigstellung „Admiral Scheer" und Beginn des vierten Panzerschiffs 1934. Im gleichen Jahre Inbaugabe der vier noch fehlenden Reserve-Zerstörer. Für das Jahr 1935 war der Ersatz von sechs Minensuchbooten vorgesehen, für 1936 der Bau von fünf kleinen Torpedobooten oder Bewachungsfahrzeugen und der Ersatz des Artillerietenders „Hay". Es war ein bescheidenes Programm, das in keiner Weise

Die neue „Deutschland"-Klasse



Drei „Deutschland"-Schiffe

den um die gleiche Zeit angekündigten großen Schiffbauplänen der führenden Seemächte zu vergleichen war.

Wir werfen damit einen Blick auf die Schiffe und Fahrzeuge, zugleich allgemein erklärender Art. Linienschiffe, die ihren Namen ihrer Verwendung in der Gefechtslinie verdanken (im Gegensatz zum Kreuzer), sind Panzerschiffe mit Seitenpanzer, Deckpanzer und gepanzerten Geschützständen. An sie wird die Anforderung höchster Gefechtskraft, guten Schutzes und guter Sinksicherheit gestellt, sie bilden durch die Stärke ihrer Bewaffnung die Hauptkraft der See-

Die Kriegsschiffe der Zeit

mächte. Die Entwicklungen in der Vorkriegszeit und bis zu den internationalen Flottenverträgen von 1922 und 1930 ging dahin, Stärke und Hauptschutz und in gewissem Umfange auch die Geschwindigkeit dieser Fahrzeuge unaufhörlich zu steigern, wobei sich Deutschland grundsätzlich, vielleicht etwas zu sehr, zurückhielt. Die größten fertigen deutschen Linienschiffe zu Kriegsende („Bayern"-Klasse) waren 28600 t groß und führten acht 38-cm-, sechzehn 15-cm-, acht 8,8-cm-Geschütze und 5 Torpedorohre bei 21 Knoten Geschwindigkeit, sehr starker Panzerung und sinksicherer Schotteneinteilung. Die größten fremden Linienschiffe sind heute auf 35000 bis 40000 t angewachsen und mit neun 40,6-cm-, zwölf 15,2-cm- und vielen kleineren Geschützen, 2 Torpedorohren und Flugzeugen ausgestattet, bei entsprechender Panzerung. Die heute noch im Dienst befindlichen deutschen Linienschiffe, die ihre 35 Jahre dienen, können damit und mit den anderen zeitgenössischen Schiffen keinen Vergleich aushalten und werden als Schulschiffe verwendet. Mit „Scharnhorst" und „Gneisenau" (26000 t, neun 28 cm, zwölf 15 cm) wurden die ersten neuen Schlachtschiffe gebaut, mit „Bismarck" und „Tirpitz" (35000 t, acht 38 cm) zwei weitere, die an Kampfkraft und Widerstand allen zeitgenössischen gewachsen waren.

Schlachtkreuzer sind in der deutschen Flotte nicht vertreten und nur im Besitz von England, Japan und neuerdings Frankreich. Ihre Aufgabe ist die gewaltsame Aufklärung und Unterstützung der Kreuzer, der Eingriff in den Kampf der Linienschiff-Flotten als schnelle Division, die den Gegner überflügelt, und die Führung in Überfällen und Handstreichen. Sie stehen in Panzerung und allgemeiner Standfestigkeit den Linienschiffen nach, besitzen jedoch eine sehr starke Bewaffnung und hohe Geschwindigkeit. Deutschlands stärkster Schlachtkreuzer war die „Hindenburg" mit 27000 t Wasserverdrängung, acht 30,5-cm-, vierzehn 15-cm-, acht 8,8-cm-Geschützen und 4 Torpedorohren, bei 28 Knoten Geschwindigkeit. Der stärkste Schlachtkreuzer der Gegenwart war das englische Schiff „Hood", mit 42100 t Deplacement, acht 38-cm-, zwölf 14-cm-, vier 10,2-cm-usw.-Geschützen, 6 Torpedorohren und 31 Knoten Geschwindigkeit, versenkt durch „Bismarck" am 26. Juni 1941. Ein solches Schiff hat über 1300 Mann Besatzung, die deutschen Linienschiffe etwas über 700. England besitzt außer „Hood" zwei etwas schwächere Schlachtkreuzer, Japan verfügt über drei, und Frankreich hatte sich mit dem Schlachtkreuzer „Dunkerque" (26500 t, acht 33-cm-, acht 15,5-cm-Geschützen 30 Knoten) das erste Schiff dieser Klasse geschaffen, dem weitere folgten. Man faßt Linienschiffe und Schlachtkreuzer als „Großkampfschiffe" oder „Schlachtschiffe" (capital ships) zusammen.

Auf die Schlachtkreuzer folgen der Größenordnung nach die Kreuzer, die man heute in solche mit Geschützen über 15,2- und bis zu 20,3-cm-Geschützen und in solche mit einer Bewaffnung bis zu 15,2-cm-Geschützen unterscheidet. Die erstere, schwerere Klasse verdankt ihre Charakteristik dem Washington-Vertrag von 1922 (s. u.), der eine Größengrenze von 10000 t und 20,3-cm-Geschützen festsetzte. Diese Schiffe zeichnen sich durch ihre Gefechtskraft, großen Fahrbereich und hohe Geschwindigkeit aus, sie sind jedoch wenig gepanzert und standfest, da man diese Eigenschaften, besonders bei den ersten Ausführungen, im Wettbewerb um die

stärkste Bewaffnung vernachlässigt hatte, und somit eine etwas unregelmäßige militärische Größe. Sie erscheinen besonders geeignet für den Handelskrieg und Handelsschutz auf hoher See und in weiten Seegebieten und als Kreuzer auf fernen Stationen, wie besonders England sie verwendet, jedoch auch natürlich für jede Art Aufklärung. Diese Schiffe sind den schweren Fregatten der Segelschiffzeit zu vergleichen.

An dieser Stelle verdient die von Deutschland geschaffene Klasse der „Panzerschiffe" genannt zu werden, die man in den internationalen Tabellen einmal als Linienschiffe, einmal als Schlachtkreuzer bezeichnet findet. Sie heißen jetzt „Schwere Kreuzer". Diese Schiffe sind 10000 t groß, laufen 26 Knoten und führen

Neue deutsche Panzerschiffe

Kreuzer „Nürnberg"

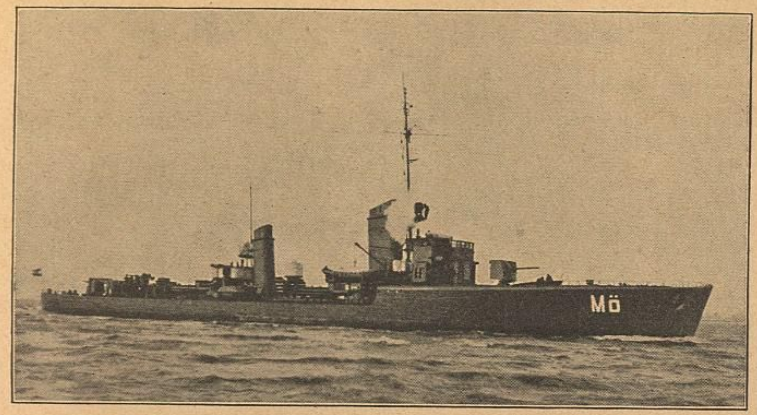
sechs 28-cm-, acht 15-cm-, acht 8,8-cm-Geschütze nebst Luftabwehrwaffen und fallen aus dem Rahmen, weil sie sich an die Bestimmungen des Versailler Diktats zu halten hatten, die für keine andere Macht gültig waren. In diesem Diktat ist der Ausdruck Panzerschiffe (armoured ships, vaisseaux cuirassés) geprägt. Wie man sieht, stehen sie mit den Eigenschaften zwischen den Schlachtkreuzern und den 10000-t-Kreuzern. Es war die Absicht bei ihrer Konstruktion, Schiffe zu bauen, die allen Kreuzern an Artillerie und allen Linienschiffen an Geschwindigkeit überlegen sein sollten. Über ihre Aufgaben wird weiter unten zu sprechen sein.

Die etwas leichtere Kreuzerklasse von 5—9000 t mit 15-cm-Geschützen versieht heute die Aufgaben der früheren Korvetten oder leichteren Fregatten, also gleichfalls Handelskrieg und Handelsschutz, vor allem aber Aufklärung und Meldedienst bei der in See befindlichen Schlachtflotte, die sie als weit vorgeschobene Vorhut, Seitendeckung und Nachhut begleiten. Zugleich führen

Kreuzer dieser Art meist die Zerstörerflottillen. In diese Klasse fallen auch die deutschen Kreuzer, die ebenfalls nach den Versailler Bestimmungen zu bemessen waren und mit ihren 6000 t, 32 Knoten, neun 15-cm- („Emden" nur acht), vier bzw. acht 8,8-cm-Geschützen nebst Maschinenwaffen und 12 Torpedorohren unter den fremden Bauten gleicher oder überlegener Größe gute Figur machen.

Die Klasse der Flugzeugschiffe ist aus tastenden Versuchen erst nach dem Kriege richtig entstanden, zugleich mit der wachsenden Bedeutung und Entwicklung des Flugwesens. Man unterscheidet dabei zunächst „Flugzeugträger" (aircraft carrier), die als Spezialfahrzeuge gebaut oder teilweise aus Schlachtkreuzern umgebaut, eine größere Anzahl Flugzeuge (20—76) aufnehmen und versorgen und vermittelst eines flachen Landedecks und ihres Fahrgestells aufsteigen und landen lassen können. Bei den „Flugzeugmutterschiffen" fehlt das Landedeck, sie sind für Seeflugzeuge (Schwimmerflugzeuge) und Flugboote (ohne Seitenschwimmer) bestimmt und können diese bis zu einer gewissen Größe (mittelst Schleuder-Katapult) starten und vom Wasser aus mittelst nachgeschlepptem Landesegel und Kran wieder einsetzen oder sonst versorgen. Zwischenformen sind der verschiedentlich geplante „Flugdeckkreuzer", ein Kreuzer mit Landedeck, und der schwedische „Flugzeugkreuzer", der Starteinrichtung für 8 Flugzeuge besitzt. Im übrigen findet sich die Katapultvorrichtung jetzt auf der Mehrzahl aller modernen Linienschiffe, Schlachtkreuzer und Kreuzer. Bei den Flugzeugen selber sind Aufklärungs- und Artillerie-Beobachtungsflugzeuge, Torpedo- und Bombenflugzeuge, Jagdflugzeuge und Flugboote nebst kombinierten Zwischenformen zu unterscheiden.

Es folgen die Zerstörer und ihre etwas übermäßig ausgewachsenen Brüder, die Flottillenführerboote, welch letztere mit ihrer fast 3000-t-Verdrängung und einer Bewaffnung von bis zu acht 13,8-cm- (Frankreich) und sogar vier 15-cm-Geschützen (Italien) durchaus als kleine Kreuzer anzusprechen sind. Die deutschen Kleinen Kreuzer um die Jahrhundertwende waren jedenfalls kleiner und schwächer bewaffnet. Solche Fahrzeuge werden neben der Führung von Zerstörern ohne Frage für den Handelskrieg gebaut. England besaß bis 1934 nichts dergleichen, für Deutschland kamen sie nach dem Friedensdiktat nicht in Frage. Die Zerstörer haben nach den Bestimmungen des Londoner Flottenvertrags eine obere Grenze von 1850 t und mittlere Größe von 1500 t. Deutschland waren nach dem Diktat nur solche von 800 t gestattet, während alle übrigen kleinen und großen Mächte (Polen hat Zerstörer zu 1500 t, Jugoslawien ein Boot zu 2500 t) Baufreiheit — mit den genannten Einschränkungen — besaßen. Zerstörer sind für Nahaufklärung und Sicherung gegen Unterseeboote, zum Geleitschutz der Handelsschiffe und zum Torpedoangriff bei Tage (Weitschuß) und bei Nacht (Nahschuß) gegen Schiffe und Verbände bestimmt. Von ihnen wird hohe Geschwindigkeit, gute Seefähigkeit und möglichst geringe Sichtbarkeit nach Färbung und Umrissen verlangt. Dem Angriff bei Nacht und der Unsichtbarkeit steht übertriebene Größe im Wege, jedoch bedeutet diese ein erhebliches Mehr an Kampfkraft und Seefähigkeit, meist auch Geschwindigkeit. Die 12 älteren deutschen Zerstörer der „Wolf"- und „Seeadler"-Klasse sind 800 t



Torpedoboot „Möwe"

groß, laufen 33—34 Knoten und führen drei 10,5-cm-Geschütze nebst 6 Torpedorohren. Neben ihnen stehen die älteren Torpedoboote in Dienst, deren fortdauernde Instandsetzung und Modernisierung dem Ersatz durch die zugelassenen 200-t-Boote des Friedensvertrags vorgezogen wurde. Die neuen deutschen Zerstörer waren 1625 bzw. 1811 t groß. Es folgten Torpedoboote von 600 t.

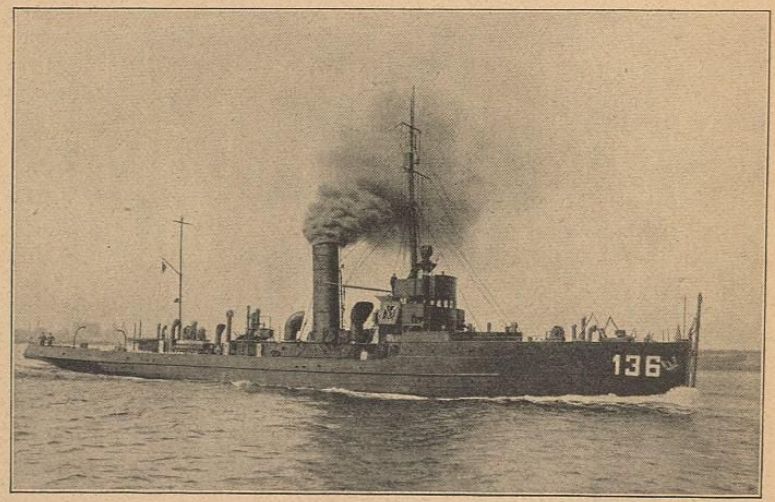
Das Unterseeboot, oft als die Waffe der schwächeren Seemächte bezeichnet, hat bis auf einige besonders groß geratene Exemplare eine ziemlich ruhige Entwicklung hinter sich und unterscheidet sich nur in einigen, allerdings wichtigen technischen Fortschritten von den letzten deutschen Kriegsbauten. Bewaffnet mit einigen leichten Geschützen hat es die Kennzeichen der leichten Verwundbarkeit, der geringen Unterwassergeschwindigkeit (8—9 Knoten) und des verräterischen Torpedoausstoßes mit Wasserschwall sowie der sichtbaren Luftblasenbahn des Geschosses beibehalten (die beiden letzteren Mängel scheinen überwunden zu sein), seine Überwassergeschwindigkeit konnte von 18 auf 20 bis 22 Knoten gesteigert, seine Einrichtungen, namentlich auch die Funkanlagen, konnten verbessert werden. Viele Unterseeboote sind zum Minenlegen eingerichtet. Seine Aufgabe wird von Mächten mit großem Seeverkehr wie England mehr in der unsichtbaren Beobachtung, Meldung, im Minenlegen und gelegentlicher Schädigung des Gegners gesehen, von den Gegnern einer solchen Macht als scharfe Waffe im Handelskrieg, unter ganz ähnlichen Voraussetzungen und Kampfregeln wie im Weltkrieg, auch wenn die Flottenverträge diese Art Kriegführung ausschließen. Daß trotz aller Verträge mit solchen Realitäten gerechnet wurde, zeigte während der Kriegspause 1918 bis 1939 nicht nur die Fachliteratur, sondern vor allem das Streben nach immer stärkerem und wirksamerem Schutz der Geleitzüge gegen U-Boot-Angriff.

Dieser Geleitschutz sollte, außer von Flugzeugen und Zerstörern, von Begleitbooten ausgeübt werden (convoy sloops, escorteurs), die in einer Größe von unter 600 t — und damit von Vertragsbestimmungen frei — und in größerer Zahl geplant und im Dienst sind, teils als U-Boot-Jäger mit sehr hoher Geschwindigkeit, etwas Artillerie und Wasserbomben, teils mehr kampfkräftig, um auch Zerstörern entgegentreten zu können. An weiteren und kleineren Fahrzeugklassen seien dann noch genannt: die Minensuchboote und Flottenbegleiter, die wesentlich kleineren Minenräum- (R) Boote und die Motorschnellboote, meist mit Torpedoeinrichtung versehen, in Küstennähe und bei nicht zu rauhem Wetter eine Waffe von blitzschneller und tödlicher Gefährlichkeit, der ihrer Kleinheit und Schnelligkeit wegen mit der Artillerie äußerst schwer beizukommen ist. Die gleichen Fahrzeuge dienen als U-Boot-Jäger mit Horchvorrichtung und Wasserbomben. Deutschland hat Motorboote als Bewachungsfahrzeuge. Dazu gibt es Sperrübungsfahrzeuge und Vorpostenboote.

Soweit die Liste und Charakterisierung der allgemein in Gebrauch befindlichen Kriegsschiffe. Wir kehren zur Chronik der Friedensjahre zurück.

Herber Verlust

Am 26. Juli 1932 traf ein herber Verlust die Marine in Gestalt des Unterganges des Segelschiffs „Niobe", das unter Segeln in der Nähe der Insel Fehmarn durch eine Sturmbö von unvorhersehbarer Gewalt zum Kentern gebracht wurde und mit 69 braven Männern und Jünglingen, darunter die Mehrzahl des Seekadettenlehrganges 1932, in die Tiefe ging. Es war lange her, daß ein ähnliches Unglück die Marine im Frieden betroffen hatte, so der Untergang des Schuners „Frauenlob" am 2. September 1860 mit alle Mann im



Deutsches Minensuchboot

chinesischen Taifun, der Korvette „Amazone" am 14. November 1861 mit Mann und Maus und allen Seekadetten und Schiffsjungen vor Texel, am 31. Mai 1878 im englischen Kanal der „Große Kurfürst", Schulbrigg „Undine" am 27. Oktober 1885 bei Jütland, ohne Menschenverlust, „Adler" und „Eber" am 18. Februar vor Apia, „Gneisenau" am 16. Dezember 1900 an der Mole von Malaga. Von diesen Dingen ist in voraufgehenden Abschnitten erzählt. Ein Gedenkstein im Kieler Heldenfriedhof ehrt die Toten der „Niobe". Unverzagter Lebenswille fand seinen Ausdruck in sofortiger Einberufung neuer Offiziersanwärter und im Neubau des Segelschulschiffs „Gorch Fock", zu dem eine namhafte Spende des Flottenvereins Deutscher Frauen den Grundstock legte.

Die Indiensthaltungen umfaßten zu Beginn 1933 in nur geringer Abweichung von den vorhergehenden Jahren: die Linienschiffe „Schleswig-Holstein", „Schlesien" und „Hessen", die Kreuzer „Königsberg", „Leipzig", „Emden", „Karlsruhe" und „Köln", letztere beide im Wechsel als Schulkreuzer unter der Inspektion des Bildungswesens. Zur Flotte gehörten ferner: die I. Torpedobootsflottille mit 9 Booten und Beibooten „Arkona" und „Thetis", die II. Torpedobootsflottille mit 9 Booten, die I. Minensuchhalbflottille mit 7 Booten, die I. Schnellbootshalbflottille mit 4 Booten und Tender „Nordsee", das Vermessungsschiff „Meteor" mit 2 Peilbooten und Flottentender „Hela" (früher „M 135"). Neben dem Segelschulschiff „Niobe" und dem Fahrzeugpark der Inspektion des Bildungswesens und der Marineschulen Flensburg-Mürwik (Seeoffiziere), Kiel-Wik (Ingenieuroffiziere) und Friedrichsort (Unteroffiziere) bestanden als Fahrzeuge der Inspektion des Torpedo- und Minenwesens: die Versuchsfahrzeuge des Sperrversuchskommandos (8 Minensuchboote und Sperrübungsfahrzeuge), ferner Versuchsboot „Grille" (jetzt „Welle") der Nachrichtenversuchsanstalt. Die Inspektion der Marineartillerie verfügte über 5 Schulboote: „Delphin", „Drache", „Hay", „Bremse" und „Fuchs", nebst Zubehör; den Marineartillerieabteilungen und der Sperrabteilung waren 6 Räumboote und andere Übungsfahrzeuge zugeteilt. Als Sonderfahrzeuge des Stationskommandos waren die Fischereischutzboote „Elbe" und „Weser" und eine Reihe von Tendern, Segeljachten, Verkehrsbooten, Taucherprahmen usw. im Dienst.

Die Schulkreuzer führten Jahr für Jahr ihre Auslandsreisen zur Ausbildung der Offiziersanwärter durch. Als Beispiel sei die des Kreuzers „Karlsruhe" genannt, die 1932/33 von Spanien über die Bermudas, Westindien, Mittelamerika, Panamakanal nach Honululu führte, von dort über Alaska und Oregon nach peruanischen, argentinischen und brasilianischen Häfen und über Trinidad nach St. Thomas, Philadelphia und Neuyork, dann zur Heimat, eine Strecke von 38000 Seemeilen. Als Gegenstück hierzu die Fahrt des Kreuzers „Köln" über Spanien, Mittelmeer und Suezkanal nach dem Stillen Ozean, gleichfalls für 12 Monate. Die ursprünglich durchgeführte jährliche Weltumsegelung der Kreuzer war hiermit, um mehr Ruhe für Ausbildungszwecke zu gewinnen, auf Reisen nach der West- oder Ostseite herabgesetzt worden, später mußten diese noch weiter verkürzt werden. Unverändert strömten vom Deutschtum in der Fremde die Beweise von Dank und Anerkennung für diese Kriegsschiffbesuche herein, Dank für die Berührung mit den wehrhaften Vertretern der Heimat, Bewunderung für die unübertreffliche Haltung

der Besatzungen und Anerkennung ihrer hohen moralischen Verdienste um das deutsche Ansehen. Neben diesen großen Fahrten unternahmen die Schiffe der Flotte mehrfach Sommerreisen meist nach den nordischen Gewässern, jedoch wurden auch Madeira und die Kanarischen Inseln durch Kreuzer aufgesucht.

Die Führung der Marine lag bis zum 30. September 1928 in den Händen des Admirals Zenker, der mit seinem Rücktritt die Gewißheit mit sich nehmen konnte, den von seinem Vorgänger Admiral Behncke energisch und verheißungsvoll begonnenen Wiederaufbau der Marine in Mannesgeist, Ausbildung, Organisation und Material glücklich fortgeführt zu haben. Leider erlag der hochangesehene Offizier schon am 18. August 1932 einer schweren Krankheit. Seine Nachfolge übernahm 1928 Admiral Dr. h. c. Raeder, dessen nunmehr langjähriges Wirken am eindrucksvollsten an der Arbeitsleistung seiner leitenden Behörde, an Bestand, Geist und Gefechtskraft der Flotte und am Zusammenwirken aller Marineteile zu ermessen ist. Viele entschlossene Neuerungen wurden in dieser Zeit durchgeführt, unter anderem organisierte man das Flottenkommando taktisch, mit den beiden unterstellten Befehlshabern der Linienschiffe (B. d. L.) und der Aufklärungsstreitkräfte (B. d. A.), und verlegte es nach Kiel; man entwickelte die Landmarineteile, Behörden und Schulen fortschrittlich; technisch folgte man nicht nur mit Schiffstypen und mit der Waffenentwicklung auf allen Gebieten der Zeit, sondern wurde in manchen Dingen führend, so mit der elektrischen Schiffsschweißung, die zuerst bei uns in großem Stil gewagt wurde und heute die Schiffbauwelt erobert hat. An die Spitze aller Bestrebungen und über alle Ausbreitungsziele jedoch stellte der Chef der Marineleitung, heute „Oberbefehlshaber der Kriegsmarine", die Sicherung und Förderung der Manneszucht und den Vorrang des dienstlichen Gesamtinteresses vor allem Beiwerk und vor allen anderen Rücksichten. — Das Kommando der Flotte ging im Jahre 1932 von Vizeadmiral Oldekop an Vizeadmiral Gladisch, dann am 1. Oktober 1934 an Vizeadmiral Foerster, am 1. Januar 1937 an Admiral Carls über.

Mit dieser Einzelheit hat die Chronik bereits in die Gegenwart übergegriffen, jedoch gebührt der Wende von 1933 eine besondere Würdigung. Im Zeichen der Machtergreifung durch den Nationalsozialismus fand die deutsche Nation ihren Willen zur Selbstbehauptung und zur Überwindung ihrer militärischen Fesseln wieder. Heer und Marine durften nunmehr ihrer natürlichen Stärke zustreben, wie sie die Sicherheit des noch rings von Bündnissen umschlossenen deutschen Lebensraumes forderte. Am 14. März 1933 wurde die deutsche Kriegsflagge von ihrem schwarzrotgoldenen Bestandteil bereinigt. Alle Kriegsschiffe führten seit dem Herbst desselben Jahres das Hoheitszeichen des Dritten Reiches am Heck. Die endgültige Gestaltung der Kriegsflagge erfolgte durch Verordnung vom 5. Oktober 1935: ihre Farben sind die des Reichs, das Hakenkreuz steht für die neue Zeit, für Rasse, Weltanschauung und Gesinnung, das Eiserne Kreuz für Heldentum und Überlieferung. —

Die letzte Botschaft des Generalfeldmarschalls und Reichspräsidenten von Hindenburg, von dem die Nation in tiefer Trauer am 2. August 1934 Abschied nahm,

an die Marine anläßlich des Stapellaufs des Panzerschiffs „Admiral Graf Spee" hatte bezugnehmend auf die Persönlichkeit des Admirals gelautet:

„Echtes Führertum, ritterliche Tapferkeit, kameradschaftliche Verbundenheit mit seinen Untergebenen waren die hervorragenden Eigenschaften dieses ausgezeichneten Offiziers, dessen Andenken in der Reichsmarine und im ganzen deutschen Volk in hohen Ehren weiterleben wird. Dem neuen Schiff und seiner Besatzung sei der Name leuchtendes Vorbild für treue Pflichterfüllung und aufopfernde Hingabe an Volk und Vaterland."

Der Führer und Reichskanzler, durch häufige Besuche der Kriegsmarine bereits eng verbunden und mit ihren Aufgaben und ihrem Wesen vertraut, richtete an sie zu Beginn des Jahres 1935 die Worte:

„Unser Dienst soll auch in Zukunft nur ein Ziel kennen: Deutschlands Wiederaufstieg in einem Frieden der Gleichberechtigung, der Ehre und Sicherheit." Wehrwende 1935

Dieser Wiederaufstieg fand seinen geschichtlichen Ausdruck in dem denkwürdigen Schritt vom 16. März 1935, als eine Kundgebung der Reichsregierung einen Überblick über die vergeblichen deutschen Bemühungen gab, mit der Umwelt zu einer Rüstungsverständigung auf dem Boden der Gleichberechtigung zu gelangen, und ein kurzes Reichsgesetz die vollständige Wehrhoheit des Reiches wiederherstellte durch Anordnung der allgemeinen Wehrpflicht und Festsetzung der Stärke des deutschen Friedensheeres. Nach den weiteren Gesetzen über Aufbau der Wehrmacht und über die Wehrpflicht fand die zum Ziel genommene Wehrpolitik ihren Niederschlag in den 13 Punkten der Friedensrede des Führers vom 21. Mai 1935, wo unter Punkt VIII die künftige Marinepolitik wie folgt umrissen wurde:

„Die Begrenzung der deutschen Marine liegt mit 35% der englischen mit noch 15% unter der Gesamttonnage der französischen Flotte. Da in den verschiedenen Pressekommentaren die Meinung besprochen wurde, daß diese Forderung nur ein Beginn sei und sich insbesondere mit dem Besitz von Kolonien erhöhen würde, erklärt die deutsche Reichsregierung bindend: Diese Forderung ist eine endgültige und bleibende. Deutschland hat weder die Absicht noch die Notwendigkeit oder das Vermögen, in eine neue Flottenrivalität einzutreten. Die deutsche Reichsregierung erkennt von sich aus die überragende Lebenswichtigkeit und damit die Berechtigung eines dominierenden Schutzes des britischen Weltreiches zur See an, genau so wie wir umgekehrt entschlossen sind, alles Notwendige zum Schutze unserer eigenen kontinentalen Existenz und Freiheit zu veranlassen. Die deutsche Regierung hat die aufrichtige Absicht, alles zu tun, um zum britischen Volk und Staat ein Verhältnis zu finden und zu erhalten, das eine Wiederholung des bisher einzigen Kampfes zwischen beiden Nationen für immer verhindern wird."

Mit dieser Zielsetzung war die Folgerung aus machtpolitischen Realitäten gezogen, waren die neuen Wege zu Macht und Freiheit beschritten, die Großadmiral von Tirpitz in seinen „Erinnerungen" selber den Erben seines Werkes empfahl. Nach im ganzen zustimmender Aufnahme der Kundgebung in England konnten bereits nach mehrwöchigen Verhandlungen die Umrisse des „Flottenfriedens" im deutsch-englischen Abkommen vom 18. Juni 1935 niedergelegt werden. Hiernach ist die deutsche Flottenstärke auf 35 v. H. der englischen Stärke festgesetzt worden, und zwar der Sollstärke nach den noch geltenden großen Flottenabkommen, später der Iststärke. Das Stärkeverhältnis galt getrennt für die einzelnen Schiffsklassen. Deutsch-englisches Flottenabkommen

Dem Vorgang des Londoner Vertrages der Seemächte von 1930 war der Vorbehalt angepaßt, daß bei heftiger Störung des Gleichgewichts durch außerordentliche Baumaßnahmen anderer Mächte eine gemeinsame Prüfung der neuen Lage erfolgen soll. Ähnliches ist vorgesehen für den Fall, daß bei Ausbleiben einer allgemeinen schiffsklassenweise durchgeführten Beschränkung, der Deutschland grundsätzlich zustimmt, eine Abänderung des Verhältnisses 35:100 sich in einer oder mehreren Kategorien als notwendig erweisen sollte. Bei den Kreuzern und Zerstörern war gesagt, daß Deutschland die sich ergebenden Tonnagemengen als zu einer Kategorie gehörig zusammenziehen und unter die beiden Schiffsklassen beliebig verteilen kann, wie dies in Frankreich und Italien zur Zeit geschieht. Zur Frage der Unterseeboote wurde Deutschland die Berechtigung zugesprochen, eine gleiche U-Boots-Tonnage zu besitzen wie das gesamte englische Weltreich, wobei die deutsche Gesamtflottenstärke sich im Rahmen von 35 v. H. der englischen Gesamtstärke zu halten hätte. Jedoch wollte Deutschland zunächst nicht über 45 v. H. der englischen U-Boots-Stärke hinausgehen. Eine zusätzliche Erklärung der Reichsregierung besagte, daß Deutschland künftig den U-Boots-Krieg nach den in Teil IV des Londoner Flottenvertrages von 1930 niedergelegten Bedingungen führen werde, gleichgültig, ob andere Nationen diesen Bedingungen beiträten oder nicht. Über Bautempo, Typ und Art der von Deutschland zu bauenden Kriegsschiffe wurde nichts festgelegt, der Grundsatz der Gleichberechtigung sollte ebenso regieren, wie die stillschweigende Baufreiheit für alle von internationalen Beschränkungen nicht betroffenen Kleinkampffahrzeuge und Flugzeuge.

Zahlenmäßig wirkte das Abkommen sich für die künftige deutsche Seerüstung wie folgt aus:

	Vertragsstärken in t		
	England	Deutschland	Nach Versailler Vertrag
Schlachtschiffe	525000	183750	80000
Flugzeugträger	135000	47250	—
Schwere Kreuzer	146800	51380	—
Leichte Kreuzer	192000	67870	48000
Zerstörer	150000	52500	12800
Unterseeboote	52700	23700	—

Dieses Zahlenbild hat sich danach durch die englische Aufrüstung verschoben.

Der nächste bedeutende Schritt in gleicher Sache geschah mit der nachstehenden Veröffentlichung der Reichsregierung vom 9. Juli 1935, betr. das laufende Bauprogramm:

„Zum Aufbau der Kriegsmarine auf den im Flottenabkommen mit England festgelegten Stand von 35% des englischen Deplacements sind folgende Neubauten auf Stapel gelegt oder werden im Laufe des Jahres 1935 auf Stapel gelegt werden:

1. 2 Panzerschiffe von je 26000 t mit 28-cm-Geschützen;
2. 2 Kreuzer von je 10000 t mit 20-cm-Geschützen;
3. 16 Zerstörer von je 1625 t mit 12,7-cm-Geschützen (Stapellegung 1934 und 1935);

4. a) 20 Unterseeboote zu je 250 t (das erste dieser Unterseeboote ist am 29. Juni in Dienst gestellt, zwei weitere sind zu Wasser);
   b) 6 Unterseeboote zu je 500 t;
   c) 2 Unterseeboote zu je 750 t.

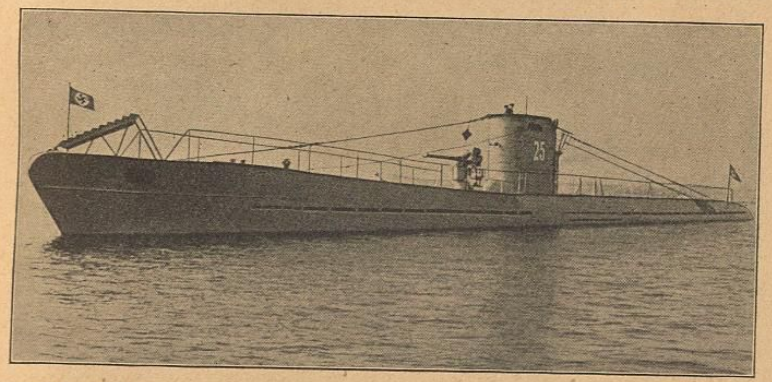
Der Bau des ersten Flugzeugträgers, ebenso die Pläne der 1936 und in den folgenden Jahren nach dem Grundsatz der qualitativen Gleichberechtigung auf Stapel zu legenden weiteren Schlachtschiffe werden vorbereitet."

Mit diesen Schiffsbauten wurde der Anschluß vollzogen. Auf die Mittelklasse der Panzerschiffe zu 26000 t folgen größere von weltüblichen Abmessungen. Die Kreuzer zu 10000 t entsprachen der in anderen Marinen in großer Zahl vertretenen Klasse, die Zerstörer nahmen ihren Rang unter den zeitgenössischen Bauten ein, die Unterseeboote hielten sich in ihren Maßen bewußt unter dem Durchschnitt.

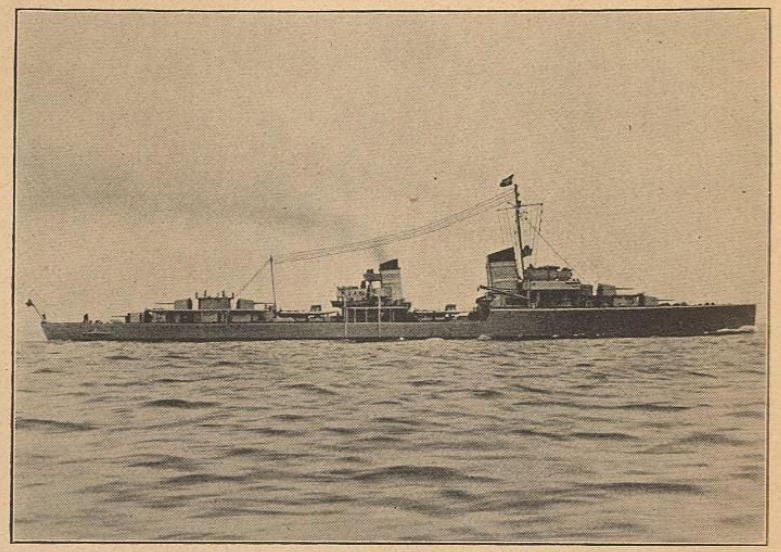
Damit nahm die deutsche Marine Abschied von Versailles.

Die Seestreitkräfte 1938/39

Bis zum Herbst 1939 konnte der Flottenbestand kräftig gefördert werden. Kreuzer „Nürnberg" kam 1935 zu Wasser und in Dienst, die drei Panzerschiffe „Deutschland", „Admiral Scheer" und „Admiral Graf Spee" traten bis Anfang 1936 zur Flotte. Schlachtschiff „Scharnhorst" lief am 3. Oktober 1936 vom Stapel, „Gneisenau" am 8. Dezember 1936 und wurde am 21. Mai 1938 in Dienst gestellt. Zwei weitere Schlachtschiffe zu 35000 t mit 38-cm-Geschützen waren im Bau. Die beiden alten Linienschiffe „Schlesien" und „Schleswig-Holstein" konnten nunmehr als Schulschiffe für den wachsenden Nachwuchs verwendet werden, dazu Kreuzer „Emden", zeitweilig abgelöst durch „Karlsruhe". „Königsberg" wurde Artillerie-Schulschiff und trat zur Inspektion der Marineartillerie. Die Kreuzervermehrung schritt fort mit den Stapelläufen der schweren Kreuzer „Admiral Hipper" (6. Febr. 1937), „Blücher" (8. Juni 1937) und „Prinz Eugen" (22. Aug. 1938), dessen Taufe der ungarische Reichsverweser Admiral Horthy von Nagybanya unter festlichem Gepränge und mit anschließender Flottenschau in Kiel vollzog. Weiter waren im Herbst 1938 im Bau: 2 leichte Kreuzer zu 10000 t,



Unterseeboot „U 25"



Zerstörer Z 1 „Leberecht Maaß"

3 zu 7000 t geplant. Ein Flugzeugträger befand sich noch auf Stapel. Von den Zerstörern waren 16 fertig zu 1625 t, 6 größere zu 1811 t im Bau, 4 weitere noch für 1938 vorgesehen, ferner 18 Torpedoboote zu 600 t. Sämtliche Zerstörer erhielten die Namen gefallener Angehöriger der Torpedowaffe. Bei den Unterseebooten waren 24 zu 250 t und 13 von 500 bzw. 700 t schon an der Front, 31 weitere vorgesehen. Diese Boote waren auf die sechs Flottillen „Weddigen", „Saltzwedel", „Lohs", „Wegener", „Hundius" und „Emsmann" verteilt. Die Erweiterung der seemännischen Ausbildung des Nachwuchses hatte in schneller Folge zum Bau und zur Indienststellung der Segelschulschiffe „Gorch Fock" (1933) und „Horst Wessel" (1936) geführt, worauf 1937/38 die Bark „Albert Leo Schlageter" folgte. Diese Segelschulschiffe führten regelmäßige Kreuzfahrten in Ost- und Nordsee und Atlantik durch, während die Schulschiffe „Emden", „Schlesien" und „Schleswig-Holstein" auf große Fahrt gingen. Auch die Zahl der Schnellboote wuchs an, im Herbst 1938 waren 13 fertig und 11 im Bau. Eine neuartige Klasse von Minensuchern entstand mit den 10 Geleitbooten. F 1 bis F 10 zu 600 t, die bewährten Minensuchboote der Kriegszeit erhielten Nachwuchs in Gestalt von 24 verbesserten M-Booten, die Zahl der Räumboote wuchs auf 30, mit 10 im Bau. Daneben entstanden 1937 Flottillen von Hilfsminensuchbooten aus umgebauten Fischdampfern mit den nordischen Namen „Beowulf", „Frithjof", „Freyr", „Hagen", „Heimdal", „Hildebrand", „Hugin", „Munin", „Odin", „Sigfrid", „Volker", „Wotan". Für alle diese Flottillen

kleinerer Fahrzeuge wurden Begleitschiffe zum Zweck der Kommandoführung, Ausrüstung, gesundheitlichen Versorgung und Hafenunterkunft notwendig. Die Tender der U-Boote erhielten Flußnamen wie „Saar", „Weichsel", „Donau", „Mosel", für die Räumboote fuhr „Zieten" (ex „M 138"), für die Schnellboote „Tsingtau" als Begleitschiff. Der Aviso „Grille" entstand als Admiralstabsschiff, zugleich zur besonderen Verfügung des Führers und Obersten Befehlshabers, für Navigationsbelehrungsfahrten und Besichtigungen. Die Artillerieschulschiffe und -tender vermehrten sich um „Brummer" (2410 t). Daneben standen die zahlreichen sonstigen Schul-, Versuchs- und Übungsfahrzeuge der verschiedenen Behörden und Kommandos, Stationstender usw. Für die Vermessung diente „Meteor", der erneut eine größere atlantische Expedition mit zahlreichen wissenschaftlichen Forschungen in zwei Abschnitten durchführte, für den Fischereischutzdienst außer ihm „Elbe" und „Weser". Die Ausbildung in allen Zweigen nahm ihren gewohnten Fortgang, von den Einzelübungen zu den Verbandsfahrten, Torpedo- und Artillerieschießen und Herbstmanövern. Während des spanischen Bürgerkriegs waren in regelmäßigem Wechsel Panzerschiffe, Kreuzer und Torpedoboote zur Wahrnehmung der deutschen Interessen in spanischen Gewässern, wo sie den Abtransport von 16000 Personen bewirken konnten. Dabei ereignete sich am 29. Mai 1937 ein feiger Bombenüberfall rotspanischer Flugzeuge auf Panzerschiff „Deutschland", das zur Ausübung des internationalen Überwachungsdienstes vor der Insel Ibiza (Balearen) zu Anker lag, und der 31 Todesfälle und 78 Verletzte forderte. Zur Vergeltung wurden in den Morgenstunden des 31. Mai die Befestigungen und Hafenanlagen von Almeria durch deutsche Seestreitkräfte beschossen und zerstört. Am 15. und 18. Juni erfolgte eine neue Provokation durch vier erfolglose Torpedoangriffe von U-Booten auf Kreuzer „Leipzig". Da England und Frankreich der deutschen Forderung einer gemeinsamen Flottendemonstration nicht beitraten, zogen sich Deutschland und das ihm eng befreundete Italien am 23. Juni aus dem Überwachungssystem zurück. — Am 20. Mai 1937 nahm „Admiral Graf Spee" an der Flottenparade vor Spithead anläßlich der englischen Königskrönung teil. Gleichzeitig weilte der Kommandierende Admiral der Nordseestation als Teilnehmer einer militärischen Abordnung unter Führung des Reichskriegsministers in London. Am 5. Mai 1938 nahm der Führer unter größten Ehrungen an einer italienischen Flottenschau im Golf von Neapel teil, bei der wichtige Vorführungen der ausgezeichnet ausgebildeten italienischen Seestreitkräfte stattfanden. In seiner Begleitung befand sich Generaladmiral Dr. h. c. Raeder, vom Führer am 20. April 1936 zu diesem ehrenvollen Rang erhoben, im Herbst 1938 seit zehn Jahren an der Spitze der Kriegsmarine stehend und Schöpfer der neuen deutschen Flotte.

Am 11. Mai 1938 erschien die Kriegsflagge des Dritten Reiches auf der Donau, nachdem in Verfolg des österreichischen Anschlusses vom 13. März auf Befehl des Führers die Wachfahrzeuge des österreichischen Bundesheeres von der Kriegsmarine zur Aufstellung einer Donauflottille übernommen wurden.

Die politische Krisis der Septembertage 1938 um die Heimführung der Sudetendeutschen fand die Kriegsmarine in ruhiger Bereitschaft.

Die Gliederung der deutschen Kriegsmarine 1938

Unter dem Obersten Befehl des Führers, dem das Oberkommando der Wehrmacht mit dem Wehrmachtamt und den für alle Wehrmachtteile gültigen Abteilungen zur Seite steht, und dem Oberbefehl des Generaladmirals war die Marine zum Herbst 1938 wie folgt gegliedert:

1. Oberkommando der Kriegsmarine, Berlin.

Das Oberkommando in Berlin, bis dahin Marineleitung genannt, ist dazu da, Seestreitkräfte und Küstenverteidigung in den höchsten Stand personeller, materieller und geistiger Kriegsbereitschaft zu versetzen. Alle Organisation muß Mittel zu diesem Zweck sein, auch wo sie in feinste Verästelungen und scheinbare Nebenwege ausmündet. Dementsprechend finden wir im Oberkommando neben Stab und Allgemeiner Abteilung, die für Zwecke der Behördenführung und -ordnung bestimmt sind, fünf wichtige Ämter. Zuerst das Marinekommandoamt (A) (Seekriegsleitung), das die Befehlsführung im Frieden wie im Kriege nach Art eines Admiralstabes bearbeitet, die Organisation regelt, Nachrichten sammelt, die Ausbildung der kämpfenden Marineteile anordnet und das Personal dafür bereitstellt, das Marine-Wehramt (M.Wehr) für Schulen, Bildungswesen, Justizverwaltung, Gerichtsbarkeit u. a. Das Allgemeine Marineamt (B) betreut die Marinewerft in Wilhelmshaven und das Marinearsenal in Kiel, stellt Brennstoff und sonstige Betriebsmaterialien bereit, überwacht die technische Bereitschaft der Werften, Kriegsschiffe und Fahrzeuge, umfaßt das technische Nachrichtenwesen, Seekarten, nautisches Werk und Vermessung, Hilfsschiffe, Kriegswirtschaft und industrielle Kriegsbereitschaft für Marinebedarf. Im Marinewaffenamt (M.Wa) werden die Konstruktionen der Geschütze, Torpedos, Minen und sonstigen Waffen und Munition in Zusammenarbeit mit den Versuchsbehörden und Waffeninspektionen sowie Rüstungswerken festgelegt. Das Marineverwaltungsamt (C) sorgt für Unterbringung, Bekleidung, Ernährung und Geldmittel durch die unterstellten Intendanturen, und im Marinekonstruktionsamt (K) entstehen die Pläne für Schiffe und Schiffsantrieb, für Neu- und Umbauten. Bis zur Indienststellung neuer Kriegsschiffe führt dieses Amt die Aufsicht über sie. Das Marinepersonalamt (M.Pa) ist zuständig für Offizierskommandierung, -ernennung, Beförderung und Entlassung, auch Ehren- und Ordensangelegenheiten. Neben diesen Ämtern und ihren Abteilungen und Gruppen sind dem Oberkommando direkt unterstellt: die Marineattachés, die zur Zeit in Washington, London, Tokio, Rom, Paris, Madrid, Moskau und Stockholm kommandiert sind, ferner die Militärische Abteilung für Schiffsmaschinenbetrieb, zugleich Spitze der Marine-Ingenieuroffiziere, die Marine-Medizinalabteilung, Spitze des Sanitätswesens und der Sanitätsoffiziere, der Marinehaushaltsabteilung für Anforderung und Verteilung der Mittel, die Kriegsgeschichtliche Abteilung sowie verschiedene andere.

2. Marinegruppenbefehlshaber Ost (Admiral Albrecht) und später West.

3. Flottenchef (Flottenkommando, Kiel): Admiral Boehm.

a) Befehlshaber der Panzerschiffe (Wilhelmshaven): Konteradmiral Marschall. Panzerschiffe: „Admiral Graf Spee", „Admiral Scheer", „Deutschland"; Schlachtschiffe: „Gneisenau" und später „Scharnhorst".

b) Befehlshaber der Aufklärungsstreitkräfte (Kiel): Konteradmiral Densch. Kreuzer: „Nürnberg", „Leipzig", „Köln".
Führer der Torpedoboote: Konteradmiral Lütjens. 1. bis 3., 5. und 6. Zerstörerdivision; 4. bis 6. Torpedobootsflottille; 1. und 2. Schnellbootsflottille mit Schnellbootsbegleitschiff „Tsingtau".
Führer der Minensuchboote: Fregattenkapitän Ruge. 1. und 2. Minensuchflottille; Geleitflottille; 1. und 2. Räumbootsflottille mit Räumbootsbegleitschiffen „Zieten" und „Bromme".

c) Führer der Unterseeboote (Kiel): Kapitän z. S. Dönitz. Unterseebootsflottillen: „Weddigen", „Saltzwedel", „Lohs", „Wegener", „Hundius" und „Emsmann".

4. Der Kommandierende Admiral der Marinestation der Ostsee (Kiel):
Admiral Carls. Aviso „Grille", Stationsjacht „Nixe", Donauflottille (Linz).

a) Küstenverteidigung: Kommandantur der Befestigungen der westlichen Ostsee in Kiel, der pommerschen Küste in Swinemünde, Festungskommandantur Pillau, Kommandantur Stralsund. 1. (Kiel), 3. (Swinemünde), 5. (Pillau) Marineartillerieabteilung.

b) Befehlshaber der Sicherung der Ostsee (B.S.O.) (Kiel) mit dem Fahrzeugverband der Ostsee: Konteradmiral Mootz.

c) 2. Admiral der Ostseestation (Kiel): Konteradmiral Mootz. 1. und 3. Schiffsstammabteilung, Kiel; 5. Schiffsstammabteilung, Eckernförde; 1. Schiffsstammregiment, Stralsund; 7., 9. und 11. Schiffsstammabteilung, Stralsund; 13. Schiffsstammabteilung, Saßnitz.

d) Inspektion des Bildungswesens der Marine (Kiel): Vizeadmiral Schuster. Marineakademie (Kiel); Marineschule (Mürwik); 1. (Friedrichsort), 2. (Wesermünde), 3. (Plön) Marine-Unteroffizierlehrabteilung; Schulschiffe: „Schleswig-Holstein", „Schlesien", „Emden", „Gorch Fock", „Horst Wessel", „Albert Leo Schlageter"; Marinesportschule; Marinefachschulen in jedem Standort.

e) Inspektion der Marineartillerie (Kiel): Konteradmiral Graßmann. Kreuzer „Königsberg"; Schiffsartillerieschule mit Artillerieschulschiff „Bremse" und Artillerieschulbooten „Jaguar", „Fuchs", „Drache", „T 153"; Küstenartillerieschule mit Artillerieschulschiff „Brummer" und Artillerieschulboot „Delphin"; Artillerieversuchskommando für Schiffe und Land.

f) Torpedoinspektion (Kiel): Vizeadmiral Götting. Torpedoschule mit Torpedoschulflottille; Torpedoversuchsanstalt; Torpedoprobungskommando; U-Boots-

Schule mit Schulverband; Gasschutzschule; Chemisch-Physikalische Versuchsanstalt.

g) Sperrwaffeninspektion (Kiel): Konteradmiral Rother. Sperrschule mit Schulverband; Sperrversuchskommando mit Versuchsverband; Marinesperrzeugämter.

h) Marinenachrichteninspektion (Kiel): Vizeadmiral Guse. Marinenachrichtenschule; Nachrichtenmittel-Versuchsanstalt; Nachrichtenmittel-Erprobungskommando.

i) Sanitätsamt der Marinestation der Ostsee (Kiel): Flottenarzt Dr. Sontag. Marinelazarette im Ostseebereich.

5. Der Kommandierende Admiral der Marinestation der Nordsee (Wilhelmshaven): Admiral Saalwächter. Vermessungsschiff „Meteor"; Fischereischutzboote „Elbe" und „Weser"; Stationstender „Frauenlob".

a) Küstenverteidigung: Kommandantur der Befestigungen in Ostfriesland in Wilhelmshaven, der Befestigungen in Nordfriesland in Cuxhaven, Kommandantur Wesermünde; 2. (Wilhelmshaven), 4. (Cuxhaven), 6. (Emden) Marineartillerieabteilung.

b) Befehlshaber der Sicherung der Nordsee (B. S. N.) mit dem Fahrzeugverband der Nordsee: Konteradmiral v. Schrader.

c) 2. Admiral der Nordseestation (Wilhelmshaven): Konteradmiral v. Schrader. Mit 2., 4. und 6. Schiffsstammabteilung, Wilhelmshaven; 8. Schiffsstammabteilung, Leer; 2. Schiffsstammregiment, Wesermünde; 10. Schiffsstammabteilung, Wesermünde; 12. Schiffsstammabteilung, Brake; 14. Schiffsstammabteilung, Glückstadt.

d) Schiffsmaschineninspektion (Wilhelmshaven): Vizeadmiral (Ing.) Fechter. Marineschulen bei Kiel und Wesermünde; Lehrwerkstätten Kiel und Wilhelmshaven.

e) Inspektion der Marineartillerie-Zeugämter (Wilhelmshaven): Kapitän z. S. Krause. Marineartillerie-Zeugämter und Marineartillerie-Nebenzeugämter.

f) Sanitätsamt der Marinestation der Nordsee (Wilhelmshaven): Flottenarzt Dr. Fikentscher. Marinelazarette im Nordseebereich.

6. Sonstige Dienststellen: Marinewerft Wilhelmshaven (Vizeadmiral v. Nordeck); Marinearsenal Kiel (Konteradmiral Hormel); Erprobungskommando für Kriegsschiffneubauten Kiel (Vizeadmiral Stobwasser); Admiral der Kriegsmarinedienststelle Hamburg (Konteradmiral Wolf); Kriegsmarinedienststellen Bremen, Stettin, Königsberg; Seezeichen- und Lotsenamt der Jade (Marinelotsenkommandeur Helf); Marine-Intendantur Kiel (Marine-Intendant Burmeister); Marine-Intendantur Wilhelmshaven (Marine-Intendant Braeuer).

Der Überblick zeigte einen fein gegliederten Organismus, dessen Hauptbestandteile sich über Zusammenbruch und Entwaffnung aufrechterhalten ließen und unter der neugewonnenen Wehrfreiheit mit neuem Leben erfüllten.

Die Probleme der Seemacht in der Zeit zwischen den Kriegen

Im Weltkrieg hat letzten Endes die Seemacht gesiegt. Ihr schweigender Druck auf die Ernährung und Kriegsversorgung der eingekreisten Mittelmächte hat deren Widerstandskraft auf die Dauer zerstört, die Nerven zerrüttet, die innere Opposition zur Meuterei und Kriegsverweigerung emporwachsen lassen, der die mürbe gewordenen Regierungen nichts mehr entgegenstellten. Dem Gegner jedoch strömte auf den uns versperrten Wegen unaufhörlich und tausendfältig frische Kraft, Kriegsmaterial und Nahrung zu. Aber mit der Vernichtung der deutschen Machtstellung war die Welt nicht befriedet. In Europa bildete sich jenes gewaltige Heerlager aus, das bestimmt war, unter französischer Vorherrschaft Deutschland im Stande der Entwaffnung zu halten und die neue Ordnung des Versailler Diktats zu sichern. Aber jenseits dieses Kreises erhoben sich andere Probleme und Gegensätze, deren Schauplatz und Kampfgrund die See war und ist.

Folgen des Friedens

Das Ende des Weltkrieges fand die großen Seemächte im Besitz eines riesenhaften Bestandes an Seestreitkräften, der namentlich in den Vereinigten Staaten und Japan noch in stürmischem Wachstum begriffen war. Gleichzeitig hatten die Friedensschlüsse eine Umwälzung in der Machtverteilung der Erde mit sich gebracht, wie sie seit dem Zusammenbruch des spanischen und des napoleonischen Weltreiches nicht mehr gesehen wurde. Zur See waren Deutschland, Österreich-Ungarn und Rußland verschwunden. Die Vereinigten Staaten hatten unter dem Eindruck der unentschiedenen Kriegslage 1916 und des drohenden Übergewichts der englischen Seemacht im Völkerbund 1919/20 ein Flottenprogramm entworfen, das sie an die Spitze aller Seemächte tragen und ihren im Friedensschluß gescheiterten Anspruch auf die Freiheit der Meere garantieren sollte. Der imperialistische Schwung dieser Politik glaubte auch nicht dulden zu können, daß

Rivalität der Seemächte

England — USA.

Die Kriegsflotten 1918–1923 nach drei Hauptschiffsklassen (nur fertige Schiffe).

	1918				1923			
	Großkampfschiffe		Kleine Linienschiffe, Kreuzer, Monitore, Torpedoboote, U-Boote	Flugzeugträger	Großkampfschiffe		Kleine Linienschiffe, Kreuzer, Monitore, Torpedoboote, U-Boote	Flugzeugträger
	Zahl	Tonnen	Zahl	Zahl	Zahl	Tonnen	Zahl	Zahl
England	46	1143000	etwa 800	14	25	705450	etwa 350	9
Deutschland	29	760000	„ 400	—	—	—	36	—
Vereinigte Staaten	13	428000	„ 180	1	35	1172300	etwa 480	4
Frankreich	7	165000	„ 350	2	9	196350	„ 250	2
Japan	9	250000	„ 120	1	19	627100	„ 208	3
Rußland	4	93600	„ 200	—	4	104000	„ 150	1
Italien	5	110400	„ 200	2	5	116000	„ 240	1
Österreich-Ungarn	4	88000	„ 90	—	—	—	—	—

im jenseitigen Teil des Stillen Ozeans eine japanische Macht aufkam, die ihren Anspruch auf die asiatische Führerstellung und Vorherrschaft über China bereits 1915 durch die berühmten 21 Forderungen bekundet hatte und ihr Siedlungsprogramm an der Westküste des amerikanischen Kontinents mit Hartnäckigkeit vertrat. Vom japanischen Standpunkt gesehen, drohte allen für die Bevölkerungszunahme gehegten Plänen, ja der Sicherstellung der Ernährung die Gefahr der Einkreisung durch die Rückkehr und das Näherkommen der angelsächsischen Flottenstellungen — Ausbau von Singapore auf Verlangen Australiens und Neuseelands, Philippinen — und des Abschneidens von den lebenswichtigen Reisgebieten in Südchina und Hinterindien. Neben diesen Hauptfragen bestand das Problem des Karibischen Meeres, das mehr und mehr von den USA. als ihr eigenes Mittelmeer empfunden wurde, in dem die englischen und sonstigen fremden Kolonialreste und Stützpunkte als Anachronismen und Drohung hafteten. Die Gesamtheit dieser Fragen, unter denen die des Stillen Ozeans und der Freiheit der Meere, d. h. das Recht der Neutralen auf freien Handelsverkehr, voranstanden, im Verein mit der Unmöglichkeit, das selbstgesetzte Ziel der Flottengleichheit oder -überlegenheit ohne ein höchst kostspieliges Wettrüsten zu erreichen, dessen innerpolitische Durchführung Schwierigkeiten machen mußte, bewogen die USA. zur Einberufung der denkwürdigen Konferenz von Washington von 1921/22. Der Stand der Dinge, in Seestreitkräften ausgedrückt, geht aus der vorstehenden Tabelle hervor, die die Entwicklung der Flotten vor Auswirkung der Konferenzbeschlüsse zeigt.

Washington-Konferenz

Der Erfolg der Konferenz kommt in den Bestimmungen und Zahlen der nebenstehenden Aufstellung zum Ausdruck.

Dieses bemerkenswerte Resultat verdankt sein Zustandekommen dem Umstand, daß auf jener Konferenz die Amerikaner (Hughes) mit festem Programm auftraten und einen Vorsitz von unerschütterlichem Prestige führten, Bedingungen, die auf keine der vorausgehenden und nachfolgenden Rüstungskonferenzen wieder zutrafen, ferner, daß Englands Interessen mit den amerikanischen gegen Japan zusammenfielen und seine Finanzlage Nachgiebigkeit in eigener Sache erheischte, und schließlich, daß Frankreich und Italien gegeneinander ausgespielt werden konnten. Es ist ein Meisterstück in der Geschichte der großen Politik, das den Amerikanern hier gelang. In Worten ausgedrückt, bedeutete es die Gleichstellung der angelsächsischen Kampfflotten, die Verkrüppelung Japans und die Sicherung im Fernen Osten. Frankreich und Italien wurden einander gleichgestellt, was Briand nur gegen heftigen Widerstand in der Heimat vertreten konnte und was bis heute das Grundargument für die italienischen Ansprüche bildet. Die Größengrenze der Schlachtschiffe paßte sich den Abmessungen der Panamaschleusen an. Dabei ist zu beachten, daß ein neuer Tonnagemaßstab eingeführt wurde, das Standard-Deplacement, bei dem der Vorrat an Brennstoffen und Kesselwasser (bis zu 5000 t) nicht gerechnet wird. Die so berechneten Schiffe sind also in Wirklichkeit entsprechend größer. Die Bestimmungen für Kreuzer entsprachen den neuesten im Bau befindlichen oder fertigen Schiffen.

Ergebnis

Unbegrenzt blieb auf den unbesiegbaren Widerstand der anderen Mächte die

Ergebnisse der **Washington-Konferenz** Februar 1922 (Ablauf Ende 1936).

	England	Vereinigte Staaten	Japan	Frankreich	Italien
Großkampfschiffe					
1. Gesamttonnage . .	525 000 t	525 000 t	315 000 t	175 000 t	175 000 t
2. Verhältniszahl . .	5	5	3	1,75	1,75
3. Abmessungen . . .	Maximum 35 000 t, Geschütze 40,6 cm.				
4. Altersgrenze . . .	20 Jahre. 10 Jahre kein Neubau.				

	England	Vereinigte Staaten	Japan	Frankreich	Italien
Geschützte Kreuzer					
1. Gesamttonnage	Unbegrenzt.				
2. Abmessungen .	Maximum 10 000 t, Geschütze 20,3 cm (8'').				
3. Altersgrenze. .	Keine Einschränkungen.				
Flugzeugschiffe					
1. Gesamttonnage	135 000 t	135 000 t	81 000 t	60 000 t	60 000 t
2. Abmessungen .	Maximum 27 000 t, Geschütze 20,3 cm.				
3. Altersgrenze. .	20 Jahre.				
Zerstörer	Keine Einschränkungen.				
U-Boote	Zahl und Größe unbegrenzt, Handelskrieg verboten. (Resolution Root. Nicht ratifiziert von Frankreich.)				
Handelskrieg . . .	Anhalten, untersuchen, Besatzung bergen, erst dann versenken. Hilfsschiffe dürfen Einbau von 15-cm-Geschützen vorsehen.				
Giftgase	Verboten (nicht ratifiziert).				
Stützpunkte					
Ausbau erlaubt .	Kanada, Australien, Neuseeland	Mutterland, Alaska, Panama, Hawai	Mutterland und nächste Inseln		
Ausbau verboten .	Hongkong	Philippinen, Guam Aleuten	Kurilen, Bonin-Inseln, Liu-Kiu, Formosa, Pescadores		

Zahl der Kreuzer, Zahl und Größe der Zerstörer, U-Boote und sonstigen Kampfmittel des Handelskrieges.

Als Gegengewicht sollten die Bestimmungen gegen den unbeschränkten Handelskrieg durch U-Boote dienen, die aber von Frankreich und Italien nicht ratifiziert wurden.

Als weiteres Gegengewicht erlangte England das Einverständnis zur Bewaffnung von Hilfsschiffen und damit die Sanktionierung der im Kriege geübten Praxis, die im Gegensatz zum Völkerrecht steht.

Die Giftgasklausel diente als humanitäre Geste.

Das englisch-japanische Bündnis, schon 1920 nicht erneuert, erlosch und wurde durch die China-Abkommen der Vier bzw. Neun Mächte ersetzt.

Die politische Agitation in England und Amerika bezeichnete das Abkommen im weiteren Verlauf übereinstimmend als für die eigene Seite verhängnisvoll. Vom englischen Standpunkt gesehen, war der Abstieg zur Flottengleichheit und der nominelle Verlust des Dreizacks nicht zu leugnen; eine dreihundertjährige Vorherrschaft zur See, längst zum Kredo der britischen Nation und des Weltreichs geworden, schien dahin. Es blieben ihm aber doch eine Reihe wesentlicher Trümpfe für die Ausübung seiner Seemacht, nämlich die noch unerschütterte Reihe seiner Stützpunkte, die Überlegenheit an kampffähigen Hilfsschiffen der Handelsflotte, sein Kabel- und Funknetz, die überlegene und kriegsbewährte Qualität seiner Kriegsflotte und der Rückstand Amerikas in allen Kampfmitteln des Handelskrieges, vor allem in Kreuzern. Diese Vorteile wurden in Amerika wohl erkannt und von der Opposition herbe gedeutet, so daß die Atmosphäre zwischen beiden Vertragspartnern keineswegs bereinigt scheinen konnte. Die weitere Entwicklung wäre aber nicht zu verstehen ohne einen Blick auf die in diesen Jahren sich ausgestaltende, ungeheure amerikanische Wirtschaftsexpansion, auf den Öl- und Gummikrieg, das Eindringen des amerikanischen Kapitals und Handels in britisches Produktions- und Absatzgebiet, in Mittel- und Südamerika, in Südafrika, in Ostasien, ja im englischen Inselreich. Dieser Imperialismus des Dollars und des Außenhandels mußte dazu beitragen, amerikanischerseits die Forderung der Handelssicherheit durch überlegenen oder gleichstarken Schutz, der Freiheit der Meere, wie Amerika sie auffaßt, mit weiterer Schärfe zu erfüllen und auf den Ausbau des Flottenvertrags nach dieser Richtung zu drängen, worauf das englische Echo aus gleichliegenden Gründen die Antwort nicht schuldig blieb.

Es folgten zwei vergebliche Versuche Amerikas in Genf und Rom 1922 und 1924, die vom Washington-Vertrag noch nicht erfaßten Seemächte einzubeziehen, die an zu hohen Forderungen Spaniens und Rußlands scheiterten, diesen die Coolidge-Konferenz im Sommer 1927, die dem inzwischen entbrannten Wettrüsten in Kreuzern, Zerstörern und U-Booten ein Ziel setzen sollte. Auch diese Verständigung mißlang, da England grundsätzlich viele Kreuzer einer etwas kleineren Gattung vorzog, zur Sicherung eines möglichst großen Seeraumes, Amerika dagegen mehr Wert auf die großen Kreuzer zu 10000 t mit 20,3-cm-Geschützen legte, also Schiffe von großem Fahrbereich, die mit Sicherheit den englischen Hilfskreuzern größter Art überlegen sein würden. Mit dem Einzug der Labour-Regierung Macdonalds 1928, die eine weitere Entfremdung zwischen den angelsächsischen Mächten als untragbar ansah, gelang jedoch auch über diese Punkte eine Verständigung, die durch eine neue Flottenkonferenz in London 1930 besiegelt wurde. An dieser nahmen wieder die fünf Seemächte teil, jedoch blieb das Ergebnis unvollständig infolge des zu voller Schärfe angewachsenen Gegensatzes zwischen Frankreich und Italien.

Weitere Flottenabrüstung

Zwischen diesen beiden Ländern schwelte die Verstimmung Italiens über den unbefriedigenden Friedensschluß, der ihm statt ganz Dalmatiens, Teilen von

Kleinasien und neuer Kolonien nur die Abrundung in Südtirol und im Trentino gebracht hatte, nicht einmal Fiume, das es sich durch d'Annunzios Handstreich gewaltsam holen mußte. Aus Italiens erfolgreichen Versuchen, mit den Anliegern des Mittelmeers — außer Jugoslawien — in Bündnisbeziehungen zu treten, seinen Ansprüchen auf die Seeherrschaft in der Adria und auf sichere Verbindung mit Tripolis, mit Albanien und mit den östlichen Getreideländern wuchs allmählich der höhere Anspruch auf die absolute Sicherheit und Flottengleichheit mit Frankreich empor, wie man sie ihm auch in Washington zugestanden hatte. Stark gebessert in seiner Ernährungs- und Kriegsversorgungslage durch rastlose Förderung der Landwirtschaft, der Siedelung, der Erschließung von Wasserkraft (Kohle und Eisen fehlen) usw., war Italien doch noch auf starke Zufuhren vom Atlantik her angewiesen. Diese aber führten durch das westliche Mittelmeer, wo Frankreich auf dem Dreieck Marseille—Algier—Biserta die unbedingte Seeherrschaft forderte, um seines afrikanischen Reiches und der farbigen Truppenzufuhr nach Europa im Kriegsfalle sicher zu sein. Zwischen diesen beiden Forderungen, neben denen noch andere Gegensätze standen, wie die Nationalität der Italiener in Tunis, die verlorenen Landesteile Nizza, Savoyen und Korsika, hat sich weder auf der Londoner Flottenkonferenz noch bis Herbst 1933 vermitteln lassen. Der Kern der in London beschlossenen Abrüstung mußte sich daher auf die drei Mächte England, Amerika und Japan beschränken.

Italien—Frankreich

Die am 22. April unterzeichneten fünf Abschnitte des Flottenabkommens von London enthielten:

In Teil I. Die Verpflichtung zur Einstellung des Baues von Schlachtschiffen bis 1936, Erlaubnis für Frankreich und Italien, bis zu 70000 t solcher Schiffe aus ihrem unausgenutzten Guthaben nachzubauen, Verpflichtung für die drei Großmächte England, Amerika, Japan, je 5 bzw. 3 bzw. 1 Schlachtschiff sogleich — bis 1932 — abzurüsten bzw. 1 davon als Schulschiff umzubauen.

Flottenvertrag von London 1930

In Teil II. Festsetzung für Bau, Bewaffnung und Abmessungen von U-Booten, Flugzeugschiffen und Spezialschiffen.

In Teil III. Den Dreimächtevertrag und die Revisionsklausel für England, falls es sich durch fremde Rüstung zu neuen Maßnahmen genötigt sieht.

In Teil IV. Die Regeln für die Handhabung des U-Boot-Krieges.

In Teil V. Die Ratifizierungsbestimmungen.

Das Ergebnis in Zahlen sah folgendermaßen aus:

Nach der London-Konferenz mit Wirkung bis 1936 dürfen an Seestreitkräften besitzen:

	Schlachtschiffe	Große Kreuzer	Kleine Kreuzer	Zerstörer	U-Boote
England	15 Stück	146800 t	192200 t	150000 t	52000 t
Vereinigte Staaten .	15 „	180000 t	143500 t	150000 t	52700 t
Japan	9 „	108400 t	100450 t	105000 t	52700 t
Frankreich besaß . .	185925 t	100000 t	159000 t		99629 t

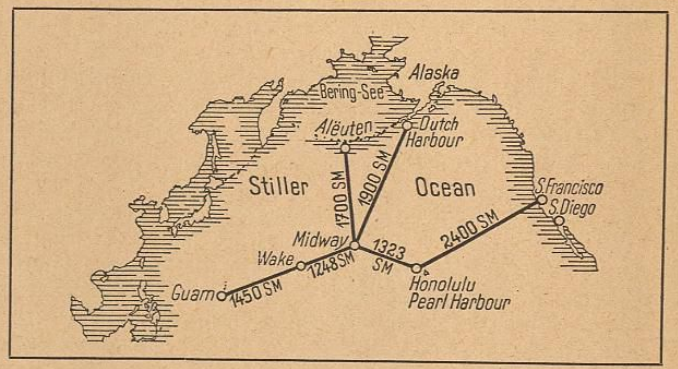
Italien forderte: „Wie Frankreich".

In Durchführung seines Bauplanes bis 1942 steigt die vorstehende Flottenstärke Frankreichs von (alles in allem) 724000 t auf 823000 t gegenüber Englands und Amerikas 1200000 t.

In den Jahren seit 1930 änderte sich an der Spannungslage zwischen Italien und Frankreich zunächst wenig. Zwischen England und den Vereinigten Staaten trat Ruhe ein, bis der Ablauf der Flottenverträge seine Schatten über die künftigen Neubauprogramme zu werfen begann und damit alte Relativitätsgefühle weckte. Stärker aber trat das ostasiatische Problem wieder in den Vordergrund, das durch den Washington-Vertrag so lange gebannt erschien.

Japan

Das Kaiserreich Japan, durch seinen großen Herrscher Mutsuhito (Meiji) im politischen Testament auf seine Führerrolle für die Befreiung Asiens hingewiesen, durch seine erdrückende Übervölkerung zur Ausdehnung seines Nahrungsraumes gezwungen, tat 1932 mit der Eroberung der Südmandschurei und Provinz Jehol den entscheidenden Schritt, dessen Tragweite für das Schicksal Chinas und ganz



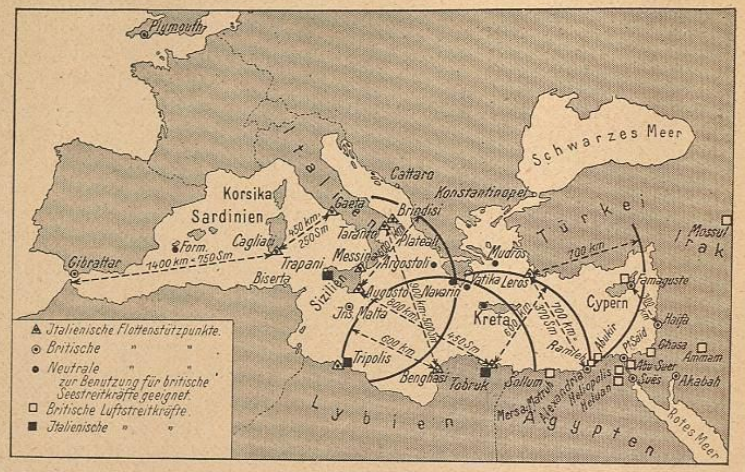
Asiens heute noch nicht abzusehen ist. Zur Deckung dieses Ausdehnungsprogramms diente ihm seine Seemacht, trotz der Einschränkungen der Verträge die stärkste, die Asien jemals gesehen hatte. Die weißen Mächte sahen sich trotz des einstimmigen Berichtes der Völkerbundkommission unter Lord Lytton, die das „Unrecht Japans" feststellte, außerstande einzuschreiten. Sie lagen im Kampfe mit der Wirtschaftskrise, die der ungeheuren Überproduktion und Überindustrialisierung gefolgt war, England und Amerika hatten ihre Flotten stark unter das Höchstmaß der Verträge sinken lassen, während Japan die seinige auf fast voller Vertragsstärke erhalten hatte. England hatte den politischen Kampf um Indien zu führen. Die Lage in Europa gestattete ihm nicht, seine Kräfte gesammelt an ferner Stelle einzusetzen. Zwar hatte es den Flottenstützpunkt Singapore zu großer Stärke ausgebaut, aber die von Admiral Lord Jellicoe 1922 für diesen Stützpunkt geforderte asiatische Flotte war nicht vorhanden. Das japanische Flottenmanöver vom Sommer 1933 sah 161 Kriegsschiffe mit 874000 t in Parade, England hatte um diese Zeit nur sechs Kreuzer, einen Flug-

zeugträger und je eine Zerstörer- und U-Boot-Flottille draußen, Amerika noch bedeutend weniger, obgleich seine beiden Flotten an der Westküste Amerikas und in Hawai versammelt waren. Einer Kriegführung über den Stillen Ozean hinweg waren bei dem langen Anmarschweg nur höchst unsichere Aussichten zuzusprechen. Japan saß gesammelt und im Besitz einer nahegerückten, sicheren Ernährungsbasis und vielleicht eines künftigen riesigen Handelsgebietes im Winkel des westlichen Pazifik, es hatte die vorliegenden Inselgruppen in der Hand, Australien fürchtete seine Invasion und begann, seine Flotte zu verstärken und seine Nordküste zu befestigen. Die Philippinen waren von Amerika nur noch schwach verteidigt, ihre politische Befreiung stand bevor, große imperialistische Pläne für eine Handelsvorherrschaft in China erschienen für England wie für die USA. gescheitert. Die Frage war, ob es zum Kampfe um diese Milliardenwerte und um das Schicksal der weißen Kolonien und das Prestige der Weißen im Fernen Osten noch einmal kommen werde.

Englands Aufmerksamkeit aber mußte sich von den ferner abliegenden Konfliktsgebieten den europäischen Gewässern und vorweg dem Mittelmeer zuwenden, als die Zuspitzung der italienisch-abessinischen Frage diese Kernstellung der englischen Weltmacht in nahe Mitleidenschaft zog. Unter der Wirkung dieses neuen Konfliktes verblaßten auch andere ältere marinepolitische Gegensätze, wie der zwischen Frankreich und Italien um die Seeherrschaft im östlichen und westlichen Mittelmeer, besonders seit die „römischen Protokolle" vom Januar 1935 eine Reihe von Streitfragen zwischen den beiden Mächten beglichen hatten, darunter die Nationalitätenfrage der Italiener in Tunis, die Erweiterung des Lybischen Besitzes Italiens und Zusicherungen für eine Erweiterung des kolonialen Randgebietes um Abessinien. In den Vordergrund trat seitdem die Spannung England-Italien, von England freilich durchaus als eine solche abgestritten und als eine reine Angelegenheit des Völkerbundes behandelt. Diese Spannung aber war, da sie Seeherrschaft, Transportwege und Stützpunkte einbezog, eine vorwiegend maritime.

Das Mittelmeerproblem

Für England war das Mittelmeer seit Inbetriebnahme des Suezkanals zum Mittelstück seiner ostwestlichen Verbindung geworden, zur Rochadelinie seiner Seemacht, deren Machtmittel auf ihr nach Bedarf verschoben werden konnten, und von der die feineren Verästelungen dieser Seemacht nach dem nahen Orient ausstrahlten. Nach dem Weltkriege, wo die U-Bootsgefahr die Benutzung dieser Durchfahrtsstraße zeitweilig in Frage gestellt hatte und zur Umleitung des Wirtschaftsverkehrs um das südafrikanische Kap nötigte, hatte es seine dortigen Stellungen wieder regelmäßig mit Streitkräften besetzt, wenn auch in geringerer Stärke, entsprechend dem erheblichen Flottenabbau im Gefolge der Flottenverträge. Die starken Punkte dieser Stellung waren Gibraltar an den Meerengen, Malta vor der Straße von Tunis, Alexandria unweit der Kanalmündung von Port Said, und Cypern im östlichen Winkel. Mit der Eröffnung der Ölleitung vom Irak nach dem Hafen Haifa in Palästina trat dieser als weiterer, bedeutsamer strategischer Punkt hinzu. Die sichere Beherrschung dieser Verbindungen erschien und erscheint ebenso wichtig, wie die ihrer Fortsetzungen über Suezkanal und Rotes Meer einerseits, über die



Landbrücke Palästina, Transjordanien und Irak zum Persischen Golf andererseits. Die neuere Entwicklung der italienischen See- und Luftmacht mit ihrer ausgesprochenen und vielfach verkündeten Tendenz „nach Süden und Südosten", nach Ausbreitung des italienischen Lebensraumes südostwärts und ihrem gleichfalls mehrfach betonten Anspruch auf See- und Luftherrschaft im östlichen Mittelmeer drohte dieses ostwestliche Kraftfeld zu schneiden. Solange Italien nicht zu Handlungen von weiterreichender Bedeutung schritt, konnte diese Lage nicht beunruhigen; der Ausbruch des abessinischen Krieges mit seiner Gefährdung zahlreicher britischer Interessen und die tiefe Verstimmung der beiden Mächte ließ jedoch ihre hohe militärische Bedeutung deutlich hervortreten.

Die italienische Stellung im Mittelmeer war gekennzeichnet durch starken Ausbau der nahen Küstenverteidigung und besonders der südwärts gerichteten Front. Die Flottenstützpunkte Cagliari (Sardinien), Augusta und Messina (Sizilien) und der Luftstützpunkt Trapiani (Sizilien) gehören dieser Front an. Die von dort ausgeübte Seegewalt, nicht allzu bedeutend, wie später gezeigt wird, jedoch durch die verhältnismäßig geringen Entfernungen und die hohe Entwicklung der leichten Kampfmittel begünstigt, fand eine wirksame Ergänzung in der Luftmacht. Der von Sizilien aus überdeckte Luftraum reicht weit über Malta hinaus bis Griechenland und zur afrikanischen Küste. Von Tobruk (Cyrenaica) aus, wie auch vom Luftstützpunkt und Kriegshafen Leros (Dodekanes) ging der Bestreichungskreis über Alexandria hinweg, von Leros aus auch über Cypern bis nahe an Haifa. Von den wichtigen englischen Stützpunkten lagen also mindestens Malta und Alexandria in Bombenreichweite und alle im Bereich der Unterseebootswirkung.

Die Verteilung der englischen Streitkräfte im Jahre 1935/36 entsprach der Bewertung der genannten Stützpunkte. Durch Heranziehung von wichtigen Teilen der Heimatflotte, namentlich von Kreuzern, Zerstörern und Unterseebooten, konnte Gibraltar hinreichend stark besetzt werden, um dort im gegebenen Falle die Fernblockade gegen die italienische Kriegsversorgung zu ermöglichen. Aus Malta wurden die wertvolleren Kampfschiffe zurückgezogen und der Schutz der Stellung der verstärkten örtlichen Garnison und Luftabwehr, sowie Zerstörern, Unterseebooten und Minensuchern überlassen, unter Sperrung des Hafens von La Valetta und seiner Ansteuerung mit Minen und anderen Sperrmitteln. In Alexandria und vor der Kanalmündung bei Port Said fand sich die Hauptmacht der Mittelmeerflotte versammelt, die ägyptischen Brigaden waren verstärkt, die Flugplätze von Abukir, Heliopolis und Heluan mit zahlreichen Flugzeugen aufgefüllt, die Grenze gegen Libyen bei Mersa Matrusch wurde gesichert. Die italienischen Möglichkeiten gegen diese Kernstellung waren zu sehen im Angriff mit U-Booten und Flugzeugen, im Landangriff von Libyen her und in der Aufwiegelung des arabischen Nationalismus. Schließlich war der Hafenplatz Haifa und das Seegebiet Cypern-Palästina durch Kreuzer, Zerstörer und U-Boote sowie Bombengeschwader gesichert. Eine direkte materielle Sperrung des Suezkanals erschien der englischen Strategie weder notwendig noch erwünscht, solange die Seemacht vor seinem nördlichen Ausgang Wache hielt, jedoch wurde eine zweite Blockadestellung im Golf von Aden bezogen, unter Heranziehung fast aller auswärtigen Streitkräfte. Von hier aus erschien die Aufsicht über die von Süden nach Italienisch-Somaliland und Erythräa bestimmte Zufuhr, demnach die unmittelbare örtliche Blockierung des kolonialen Kriegsschauplatzes möglich und durchführbar. Italien sicherte sich dagegen durch Entsendungen von Kreuzern, Unterseebooten und Kanonenbooten ins Rote Meer, auch erschien sein Flugzeugstützpunkt Assab (Erythräa) der gleichen Verteidigung zugewandt.

Unter den Nebenfragen, welche diese Kriegsspannung im Mittelmeer hervortreten ließ, war zu nennen: die Besorgnis Spaniens um die Neutralität seiner Balearen-Inseln, deren Besitz allen drei Hauptparteien des Konfliktes, England, Italien und Frankreich, von hohem Wert erscheinen muß, und deren stärkere Befestigung deshalb mit Nachdruck betrieben wurde. Dann das Interesse Griechenlands an der Aufrechterhaltung seiner Neutralität, die durch kriegerische Handlungen und Inanspruchnahme seiner Häfen und Inseln, mitten im möglichen Kriegsgebiet, gefährdet erschien. Und schließlich die Problemstellung für die Türkei, deren Gewässer wichtige Zufuhren für Italien zu durchlaufen haben, darunter rumänisches Öl. Ihr Wunsch, die Dardanellen wieder zu befestigen und nach Bedarf zu schließen, konnte jetzt wohl auf englisches Verständnis rechnen.

Die Neuberatung der Ende 1936 ablaufenden und im Dezember 1935 von Japan gekündigten Flottenverträge führte am 25. März 1936 zu einem neuen Vertrag, zunächst zwischen England, den Vereinigten Staaten und Frankreich. Japan hatte sich am 15. Januar zurückgezogen, da sein Vorschlag, „eine gemeinsame obere Grenze für alle Flottenstärken zu errichten und möglichst niedrig zu bemessen", d. h. die Herstellung voller Parität, von den übrigen Mächten abgelehnt wurde. Am

Flottenvertrag vom März 1936

27. Februar 1936 zog sich auch Italien zurück, da seine Regierung unter der Herrschaft der Sanktionen und der Spannung mit England die Unterschrift verweigerte.

Der Vertrag bestand aus drei Hauptteilen. Der eine davon behandelte die wichtige Verpflichtung der Mächte, sich gegenseitig im voraus ihre jährlichen Schiffbauprogramme mitzuteilen und Seerüstungsnachrichten aller Art auszutauschen. Während der ersten vier Monate jedes Jahres sollten die Unterzeichner sich mitteilen, was für neue Kriegsschiffe sie im laufenden Jahre zu bauen oder zu erwerben beabsichtigten, mit allen Einzelheiten über Art, Größe, Kampfstärke und Geschwindigkeit der betreffenden Fahrzeuge. Auch alle Änderungen im Verlauf des Baues waren mitzuteilen, und alles war mit Baubeendigung erneut zu bestätigen.

In einem anderen Teil des Vertrages wurden nach früherem Muster die einzelnen Schiffskategorien näher bestimmt und die Berechnung der Wasserverdrängung nach bereits üblichem Verfahren festgelegt.

Der Vertrag enthielt noch des weiteren eine sehr beträchtliche Reihe von Sicherheitsklauseln, die Abänderungen oder Rücktritt gestatten, wenn andere Mächte die Bestimmungen nicht annahmen oder überschritten, Schiffe verlorengingen, Krieg oder anderes die Umstände verändern. Eine Frucht der Erfahrung aus dem Themagebiet „Ewigkeit der Verträge". Ratifizierung war vorgesehen.

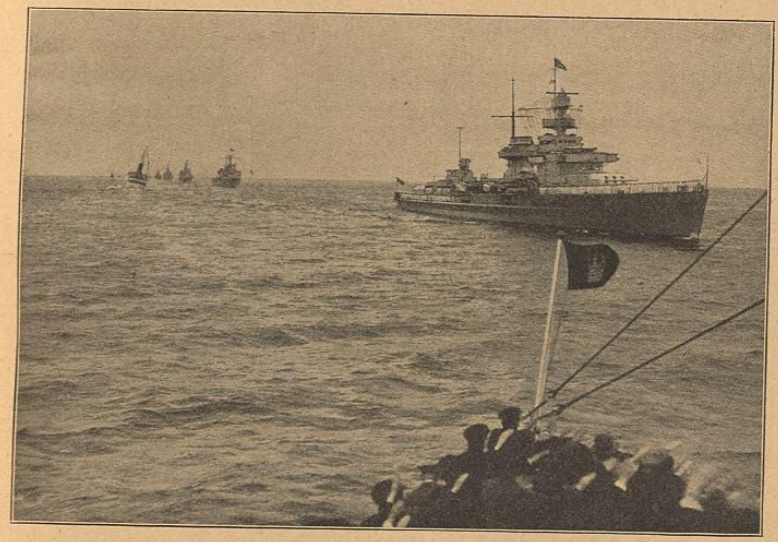
Von besonderer Bedeutung war noch der anschließend erfolgte englisch-amerikanische Austausch der Versicherung, daß es bei der Waffengleichheit zwischen beiden bleiben soll. Das Staatsdepartement erklärte sogleich dazu, daß hiermit von irgendwelchen Bündnisversprechen nichts gesagt sei, da man in Japan aufhorchte und der amerikanische Senat bereits argwöhnisch wurde.

Die Rückwirkung des ostasiatischen wie des Mittelmeerproblems auf Deutschland beruhte darin, daß England, um seine Hände frei zu bekommen, bemüht sein mußte, in Europa zu einem Friedenszustand auf möglichst abgekürztem Wege zu gelangen. Es glaubte dazu die enge Verständigung mit Frankreich nicht entbehren zu können, um eine Front gegen Italien zu errichten und jedenfalls die Bildung einer lateinischen Mittelmeerfront zu verhindern. Beide Mächte begegneten sich in ihrer Einstellung gegen den Aufstieg, die Wiederbewaffnung und „drohende Vorherrschaft" Deutschlands. Die Einbeziehung Rußlands in den Genfbund, die Zustimmung Englands zum russisch-französischen Bündnis, mußte der Entlastung in Ostasien gegen Japan dienen und brachte Rußland stark in die Front der deutschen Gegner. Somit entstanden, bei allgemeiner Bedrohung des deutschen Lebensraums, auch neue Gefahren für die deutsche Sicherheit zur See, eine Wiederholung der Zweifrontengefahr der neunziger Jahre, als England zur russisch-französischen Entente noch abwartend verharrte. Grund genug, der deutschen Seeverteidigung höchste Aufmerksamkeit zu widmen.

Dieser ganze Komplex von Verwicklungen hatte in dem englischen Premierminister Chamberlain, als Nachfolger Baldwins, die Überzeugung erweckt, daß ein abgekürztes Verfahren zu ihrer Lösung notwendig sei und auf die seit 1935 beschlossene starke englische Aufrüstung nicht gewartet werden könne. Die zunehmende Spannung mit Italien hatte Dezember 1937 zu dessen Austritt aus

der Genfer Liga und schon vorher zum immer stärker betonten Anschluß an Deutschland geführt, dessen Freundschaft man während der abessinischen Spannung kennengelernt hatte. Der Anschluß Österreichs hatte an der Wärme dieser Verbindung nichts geändert. Chamberlain ersetzte daher im Februar 1938 den Außenminister Eden, Vertreter des Bündnisses mit Frankreich—Rußland, der Aufrüstung und unverbindlichen Haltung gegenüber den „autoritären Staaten", durch Lord Halifax und gelangte zu äußerlich besserer Fühlung mit Deutschland und Italien. Schon am 16. April 1938 konnte mit letzterem der Mittelmeervertrag geschlossen werden, der jedoch in die Reihe der politischen Scheinmanöver gehörte und ohne jede Wirkung blieb.

Während dieser Vertrag noch in der Schwebe war, erhob sich drohende Kriegsspannung um die Frage der Rückgliederung der deutschen Volksgruppen aus der Tschecho-Slowakei im September 1938. Die englische Flotte mobilisierte, England, Frankreich und Deutschland zogen Reserven ein, die Tschecho-Slowakei, durch die scheinbare Unterstützung zum Widerstand gereizt, verweigerte die deutschen Bedingungen, die auf Räumung der deutschsprachigen Gebiete bis zum 1. Oktober lauteten. England und Frankreich jedoch sahen sich genötigt, die Berechtigung der Forderungen grundsätzlich anzuerkennen und nach einem Besuch Chamberlains bei Adolf Hitler in Obersalzberg und einem zweiten Meinungsaustausch in Godesberg konnte am 29. September in einer auf Einladung des Führers in München veranstalteten Konferenz der vier führenden Staatsmänner und unter Mussolinis kräftigem Beistand ein Abkommen ge-



Flottenparade vor dem Führer in Kiel zum Skagerraktag 1936. Die Kreuzer

schlossen werden, das der Kriegsgefahr zunächst ein Ende machte und den deutschen Forderungen gerecht wurde. Daran schloß sich eine gemeinsame Erklärung Chamberlain—Hitler, das soeben geschlossene Abkommen wie der deutsch-englische Flottenvertrag von 1935 solle symbolisch dafür sein, daß Deutschland und England nie wieder gegeneinander die Waffen erheben sollten. Am 1. Oktober zog das deutsche Heer in Deutsch-Böhmen ein. Die Völker begrüßten ihre zurückkehrenden Staatsmänner als Friedensbringer mit brausendem Beifall. Anschließend jedoch erhob sich, namentlich in England, eine stets zunehmende Kritik der vorausgegangenen Ereignisse, verbunden mit dem Aufruf zur Beschleunigung und Verstärkung aller Rüstungen. Der Führer kennzeichnete die Lage in einer Rede in Saarbrücken am 9. Oktober 1938 durch die Warnung, daß dem Frieden nicht zu trauen sei, so lange es möglich sei, daß eine deutsch-feindliche Opposition auf der anderen Seite ans Ruder käme. Das hat sich wörtlich bestätigt. —

Das Jahr 1938/39

Zuspitzung

Immer schärfer enthüllte sich im Laufe des Jahres der Gegensatz zwischen den Mächten der Reaktion, getarnt als „Friedensfront", und denen der Neuordnung einer den gegenwärtigen Bevölkerungs-, Macht- und Besitzverhältnissen nicht mehr entsprechenden Raum- und Besitzverteilung, verschärft durch die willkürlichen und kurzsichtigen Regelungen der Friedensschlüsse, das Zerreißen von Volksgrenzen, strategische Grenzziehung.

Bei fortschreitender Erstarkung der feindlichen Rüstungen verschärfte sich der Ton in Amtssprache und Presse. In den Vordergrund war seit langem die Frage „Danzig" gestellt, jedoch bald überschattet von „Polens Lebensrechten" und dem unverhüllten Ziel, keinen weiteren Machtzuwachs Deutschlands oder Italiens zu gestatten.

Für Deutschland und seine Verbündeten war das Bild seit langem geklärt. Leitgedanke der deutschen Politik, zwingend zuerst ausgesprochen im Kampfbuch des Führers, war wieder die Sicherung der kontinentalen Basis geworden, die Blockadefestigkeit, von der Commander Edwards in seinem Buch „Unruhige Ozeane" schreibt: „Die Blockiermöglichkeit Deutschlands und seiner Freunde bleibt die erste Aufgabe der britischen Flotte ... An dem Tage, an dem Deutschland eine Blockade unmöglich machen sollte, wäre die britische Flotte kampflos geschlagen."

Spanien

Kennzeichen der eingetretenen Veränderungen war vor allem die Erlösung Spaniens vom Bürgerkrieg und sein Wiedererstehen als freie und souveräne Macht. Am 26. Januar 1939 zogen General Francos Truppen in Barcelona ein, am 28. März war Madrid, am 29. März ganz Spanien gewonnen. Ein schwerer Mißerfolg der gegen das neue autoritäre Spanien gerichteten Politik der Westmächte war besiegelt.

Die Rückgewinnung von Gibraltar lebte weiter in den Forderungen der spanischen Nation; in Algeciras wurde ein Generalgouverneur für den „Bezirk Gibraltar" ernannt.

England

Die Reaktion Englands bestand in weiterer Verstärkung der Festung, ihrer noch schärferen Abschließung vom Festlande und Anlage eines Flugplatzes auf der Landzunge, zum Teil auf strittigem Gebiet. Für England handelt es sich bei dem Weg Gibraltar—Malta—Suez um mehr als den Weg nach dem Osten, nicht nur um die Ölquellen von Mossul und die Tankstelle von Haifa, sondern um die Behauptung des ganzen arabischen Massivs: Ägypten-Suez, Palästina, Transjordanien und Persischer Golf und damit um eine neue Schwerpunktstellung, die sich schon seit einiger Zeit ankündigte und durch das türkische Bündnis abgerundet werden sollte.

Frankreich

Für Frankreich wog die Veränderung im westlichen Mittelmeer nicht leicht. In seinen Augen erschienen Spanien—Italien solidarisch, sein Seegebiet vor der afrikanischen Küste als flankiert, wenn auch durch die britische Seemacht und die nordafrikanischen Stützpunkte von Biserta bis Casablanca sowie Korsika kräftig gestützt.

Italien

Aus dem englisch-italienischen Mittelmeervertrag, ratifiziert am 16. November 1938 in Rom, hatte sich keine Entspannung ergeben. Am 17. Dezember 1938 erklärte Italien den Tunisvertrag Laval-Mussolini für überholt. Mussolini am 30. März 1939: „Italien gedenkt nicht, für immer Gefangener im Mittelmeer zu bleiben." Den status quo erklärte Italien durch das Sandschak-Geschäft für verletzt, Frankreich durch die Besetzung Albaniens am 7. April 1939. Zwei Fronten standen sich gegenüber: die eine, zugleich die eventuelle Blockadelinie bezeichnend, von der afrikanischen und levantinischen Küste bis zu den Dardanellen. Ihre Verlängerung zum Balkan und Schwarzen Meer hin wurde jedoch durch den italienisch-russischen und den am 23. August 1939 abgeschlossenen deutsch-russischen Nichtangriffspakt in Frage gestellt. Ein englisches Urteil (Commander Grenfell in „Seapower in the next war") faßte die Lage dahin zusammen: „Italien steht beherrschend mit See- und Luftmacht vor dem mittleren Mittelmeer. Feindliche Schifffahrt hätte hier Spießruten zu laufen und müßte sich jedesmal die Durchfahrt durch die Tunisenge erkämpfen. Dafür sind Schlachtschiffe nicht zu gebrauchen, der Kern unserer Seemacht ist nutzlos. Am besten lassen wir das Mittelmeer fahren und beziehen unsere Stellung an den Ausgängen." Traf diese pessimistische Beurteilung zu, so war die englisch-französische Südostpolitik vergebens, wie so manche andere, verlor ihren Sinn, und der Balkan wandte sich auch politisch seinem natürlichen Hinterland und Absatzgebiet in Mitteleuropa zu, mit dem ihn schon höchst vorteilhafte Handelsverträge auf gesunder Gegenseitigkeit verbanden, im Gegensatz zu der Passantenkundschaft der Westmächte.

Auftakt zum Kriege

England-Deutschland

Der deutsch-englische Gegensatz schien nach der Verständigung von München am 30. September 1938 gemildert, jedoch unmittelbar anschließend verkündete Ministerpräsident Chamberlain eine Steigerung des Rüstungstempos, „um nicht wieder einer ähnlichen Zwangslage gegenüberzustehen". Die Kräfteverhältnisse zur Zeit der Sudetenspannung hatten sich für die Westmächte als unzureichend erwiesen. Es

folgte die Vertiefung der englisch-französischen Fühlungnahme bis zum uneingeschränkten militärischen Bündnis am 6. Februar 1939. Gleichzeitig begannen die englischen Annäherungsversuche an Moskau, mit dem Ziel, im Rücken Deutschlands die Einkreisung zu vervollständigen. Der englische Verdruß über den Zerfall der Tschecho-Slowakei und die Übernahme des Protektorates durch das Reich auf Ersuchen des Staatspräsidenten steigerte alle Bemühungen. England ging in kurzen Etappen den Weg von der „freiwilligen nationalen Stammrolle" zur Kurzdienst- und allgemeinen Wehrpflicht und stellte 19 Divisionen zur Kriegführung außer Landes bereit. Die Annäherung an Moskau wurde beschleunigt und die Einbeziehung der nordischen und baltischen Staaten in den Sperrkreis angestrebt. Deutschland verständigte sich seinerseits zuerst mit Litauen und erhielt am 23. März 1939 die deutsche Stadt Memel zurück, womit den Beziehungen zu den anderen baltischen Staaten der Weg geebnet war. Die englisch-französische Politik kündigte ihren Widerstand an und eröffnete die Offensive am 31. März 1939 mit der Garantie an Polen (am 13. April auch an Griechenland und Rumänien), „wenn sich diese im Falle einer Bedrohung ihrer Unabhängigkeit zum bewaffneten Widerstand genötigt sähen". Mit diesem verhängnisvollen Schritt war die Entscheidung über Krieg und Frieden an Polen ausgeliefert, das sich der deutschen Forderung auf Rückgabe Danzigs und Errichtung einer neutralen Zufahrtstraße widersetzte. Am 28. April 1939 kündigte der Führer, zugleich mit seiner schneidenden Erwiderung auf Präsident Roosevelts Botschaft, den deutsch-polnischen Nichtangriffsvertrag vom 26. Januar 1934 und am gleichen Tage das deutsch-englische Flottenabkommen vom 18. Juni 1935 (Flottenstärke 35 v. H. der englischen), die Erklärung vom 17. Juli 1937 (Größenbegrenzung der Schlachtschiffe auf 35000 t, später 40000 t, der Geschütze auf 40,6 cm, Flugzeugträger 23000 t mit 15,5-cm-, Kreuzer 8000 t mit 15,5-cm-Geschützen, Baupause für Schiffe zwischen 8000 und 17500 t bis 1. Januar 1943, U-Boote 2000 t mit 13-cm-Geschützen) und den Teil III des deutsch-englischen Abkommens vom 17. Juli 1937 (vertraulicher Nachrichtenaustausch). Zur Begründung: „Die Abkommen setzten eine dauernd freundschaftliche Gestaltung der Beziehungen voraus; von einer solchen Linie hat sich die englische Politik immer weiter entfernt." Mit dieser Erklärung hatte das Reich die Bindung des Kräfteverhältnisses zu England gekündigt. Schon am 18. Januar 1939 war mitgeteilt worden, daß die deutsche Marine ihre U-Boot-Flotte bis zur Parität mit der englischen ausbauen und die beiden im Bau befindlichen 10000-t-Kreuzer („Seydlitz" und „Lützow") mit schweren Geschützen bewaffnen, von der Baupause (siehe oben) ausnehmen und damit von der „Gleitklausel" (außergewöhnliche fremde Rüstungen) Gebrauch machen werde.

Der großdeutsche Freiheitskampf

(Unter Benutzung von Beiträgen des Verfassers im Nauticus 1941 usw.)

Die strategische Lage, in der sich Deutschland mit Kriegsbeginn am 3. September 1939 befand, ähnelte derjenigen von 1914, jedoch mit entscheidenden Abweichungen. Geblieben war die überlegene geographische Stellung des Hauptgegners und seine Fähigkeit, die deutschen Überseeverbindungen und -zufuhren im wesentlichen abzuschneiden. Das Stärkeverhältnis zur See war noch bedeutend ungünstiger geworden. Die britische Seemacht umfaßte mit Kriegsausbruch:

Britische Seemacht

	Fertig		Im Bau und bewilligt	
	Anzahl	t	Anzahl	t
Schlachtschiffe	15	474400	9	325000
Flugzeugträger	6	122900	6	138000
Kreuzer	64	460295	23	158500
Zerstörer	183	241879	32	55940
U-Boote	58	60619	15	15990
	326	1360093	85	693430

Das fertige Schiffsmaterial verteilte sich Ende des Sommers 1939 wie folgt auf die Heimats- und Außenstationen:

	Schlachtschiffe	Flugzeugträger	Kreuzer	Zerstörer	U-Boote
Heimat	10	4	39	116	39
Mittelmeer	5	1	6	42	7
Ostindien	—	—	3	—	—
Afrika	—	—	1	—	—
China	—	1	4	14	15
Westindien	—	—	5	—	—
Neuseeland	—	—	2	—	—
Australien	—	—	5	5	—
Kanada	—	—	—	6	—

Für die Fertigstellung der Neubauten war mit folgenden Terminen zu rechnen:

	1940	1941	1942	1943	1944
Schlachtschiffe	4	1	2	—	2
Flugzeugträger	4	—	1	1	—
Kreuzer	11	7	4	—	—
Zerstörer	6	18	—	—	—
U-Boote	7	4	—	—	—
	32	30	7	1	2

Dieser gewaltigen Flotte gegenüber befand sich unsere Kriegsmarine bei Ausbruch des Krieges noch in den Anfängen des Ausbaus, der durch die Befreiung von den Diktatfesseln möglich geworden war. Aus den vorhergehenden Jahren war zwar schon neues Schiffsmaterial vorhanden oder in Fertigstellung begriffen, wie 6 Leichte Kreuzer, die 3 Panzerschiffe der „Deutschland"-Klasse, 12 Torpedoboote, Minensuchfahrzeuge, Schul- und Versuchsfahrzeuge usw., aber die zeitgemäßen Typen konnten erst nach 1935 entstehen: 2 große Schlachtschiffe, 3 Schwere Kreuzer,

22 Zerstörer und eine Anzahl U-Boote, Minenräum-, Geleit- und Schnellboote. Materiell war die Kriegsmarine daher noch recht schwach. Das Stärkeverhältnis zum englischen Gegner stellte sich ungefähr 1:10, zu seinen heimischen Streitkräften wie 1:6, personell und organisatorisch stand sie stärker da, was sich bei der schnellen Häufung, Steigerung und Reichweite der zu lösenden Aufgaben vorteilhaft auswirkte.

Französische Flotte

Die französische Seemacht konnte zwar zu einem großen Teil durch Italien noch vor dessen Kriegseintritt und durch ihre eigenen Angelegenheiten als gebunden angesehen werden, trat aber doch in einiger Stärke in den nordischen Operationen und noch stärker im Handelsschutz in Erscheinung. Auf die schnellen Schlachtschiffe „Dunkerque" und „Strasbourg", 26500 t, 30—31 Knoten, legte England für den Handelsschutz sogar besonderen Wert. Mit Kriegsausbruch war die französische Seemacht wie folgt zusammengesetzt:

	Anzahl	t
Schlachtschiffe	7	163945
Flugzeugträger	1	22146
Flugzeugmutterschiffe	1	10000
Schwere Kreuzer	7	70000
Leichte Kreuzer	12	84502
Torpedokreuzer	32	77846
Zerstörer	27	36035
Torpedoboote	12	7320
U-Boote	77	73903
	176	545697

Der französische Neubauplan umfaßte:

	Anzahl	t
Schlachtschiffe	4	140000
Flugzeugträger	2	36000
Leichte Kreuzer	3	24000
Torpedokreuzer	4	11536
Zerstörer	26	35180
U-Boote	25	23860

Diese verbündeten Seestreitkräfte verfügten demnach über völlig ausreichende und überlegene Mittel zur Fernblockade Deutschlands. Gegen die Lage von 1914 hatte sich jedoch Entscheidendes verändert. Gegen die Gefahr der Aushungerung mit Rohstoffen und Lebensmitteln hatten gesteigerte Eigenversorgung, der Vierjahresplan und politische Verträge im Südosten sowie die Herbeiführung der großdeutschen Einheit vorgesorgt. Sie wurde vollends beseitigt durch die Ausschaltung der Tschecho-Slowakei und den Vertrag mit Rußland vom 23. August 1939, der nicht nur auch in diesem Punkt die Einkreisungspläne der Westmächte störte, sondern zugleich unseren Versorgungsraum nach Osten zu einstweilen erweiterte.

Hiermit war eine unerschütterliche kontinentale Basis durch eine Politik von großer Überlegenheit und Voraussicht gesichert. Ferner verfügte das Reich diesmal, im Gegensatz zum vorigen Krieg und allen geschichtlichen Vorgängen, über Waffen, die nicht nur das Küstenvorfeld weit hinaus beherrschten und gleichsam bis zur Gegenküste verbreiterten, sondern über das trennende Meer hinweg dem Gegner ans Leben gingen.

In der Konstellation der Mächte fehlten auf der Gegnerseite diesmal von Großmächten Rußland, Japan und Italien. Letzteres war dem Reich vielmehr durch den politischen und Freundschaftsvertrag vom 22. Mai 1939 eng verbunden.

Einer vollständigen Vereinigung unserer Ostfront stand demnach zunächst, und solange Sowjetrußland den Vertrag hielt, nur noch Polen im Wege, das sich durch sein blindes Vertrauen auf den englischen Beistandsvertrag vom 25. August 1939 und seinen ebenso blinden Widerstand gegen die überaus maßvollen Angebote des Führers vom 31. August 1939 sein Schicksal selber heraufbeschwor. Nominell ging dieser Krieg demnach um Danzig und den Korridor, wie 1914 um Belgien.

Die Aufgabe für die deutsche Kriegführung war mit der englisch-französischen Kriegserklärung vom 3. September 1939 dahin gestellt, diesen letzten Widerstand im Ostraum zu beseitigen, die englischen Hilfsmächte an Land zu schlagen und die Kernzelle der Koalition, England, zur Kampfaufgabe zu zwingen.

Der Seekrieg gegen Polen

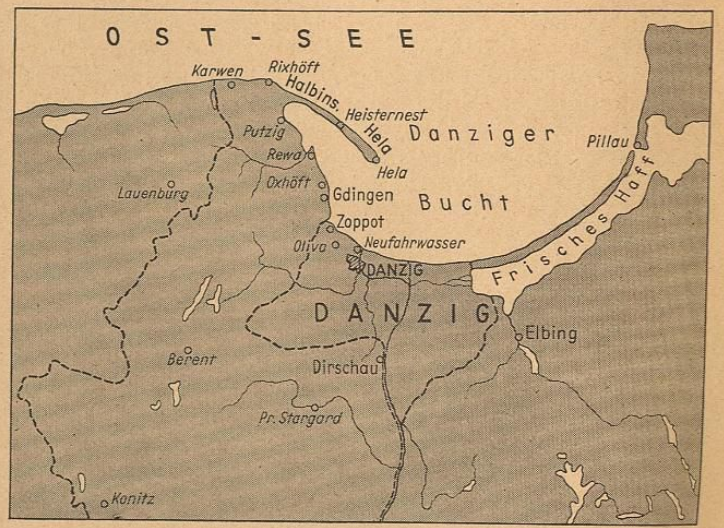
Polnische Marine

Der Ehrgeiz des polnischen Staates, der sich mit dem Raub von Versailles in den Besitz eines Streifens deutscher Seeküste gesetzt sah, war alsbald auf die Gründung einer Kriegsmarine, die Gewinnung von Seegeltung und die völlige Eingliederung des Freistaates Danzig gerichtet. Aus der Kriegsbeute waren ihm einige deutsche Torpedoboote zugefallen, zwei Kanonenboote waren in Finnland gebaut, weitere Fahrzeuge waren von England und Frankreich geliefert, so daß Polen bei Kriegsausbruch über folgende Streitkräfte verfügte: 4 große Zerstörer, 5 Unterseeboote, 1 Minenleger, 2 Torpedoboote, 2 Kanonenboote, 6 Minensucher und eine Reihe von weiteren Schul- und Kleinkampfschiffen. Der Hafen von Gdingen, auf weiten Zuschnitt berechnet, war als Stützpunkt ausgebaut, an der Danziger Bucht und auf der Halbinsel Hela gab es eine Anzahl von Batterien und Werken; das sogenannte Munitionslager auf der Westerplatte vor Danzig war zum Stützpunkt und Panzerwerk ausgebaut worden. Phantastische Pläne, durch den Flottenverein und alljährlich durch das „Fest des Meeres" angestachelt, zielten bereits auf die Beschaffung von Kreuzern und Schlachtschiffen und einen Bund der Ostseestaaten unter polnischer Führung, der dem Übergewicht Deutschlands entgegentreten sollte. Man erkennt, auf wie schmaler Basis diese Pläne beruhten. Auf einem kurzen Küstenstrich mit einem einzigen Überseehafen und mit einer Landbevölkerung, die während ihrer ganzen Geschichte der See fremd geblieben ist, läßt sich keine Seegeltung aufbauen (s. Karte).

Nachdem Polen auf die letzten Verständigungsvorschläge des Führers mit der allgemeinen Mobilmachung geantwortet hatte, erschien die Lage seiner Seestreit-

kräfte wenig hoffnungsvoll. Die Regierung zog es daher vor, drei der Zerstörer vor der Vernichtung zu retten und ließ sie schon am 29. August mit höchster Fahrt nach England auslaufen, wo sie in die englische Marine eingereiht wurden. Der vierte Zerstörer war nicht fahrbereit und blieb zurück.

Die Teilaufgabe für die deutsche Kriegsmarine bestand darin, an der Niederkämpfung der polnischen Seestellungen mitzuwirken, die Gewässer von Minen zu säubern und zugleich an den Ostseeeingängen gegen den Einbruch fremder Streitkräfte Vorsorge zu treffen. Ein gewisser Teil unserer Kampfmittel war daher zeitweilig in der Ostsee beschäftigt. Zu einem Versuch der Westmächte, die dänisch-



Die Küste des ehemaligen Polens

schwedischen Gewässer zu passieren und ihr Hilfsversprechen einzulösen, kam es nicht, eine ernste Warnung für alle Garantienehmer, zu denen schon die Tschecho-Slowakei gehört hatte, und zu denen seit dem 14. April 1939 auch Griechenland und Rumänien — ohne ihren Wunsch —, seit dem 12. Mai und 23. Juni auch die Türkei gehörten.

Am 1. September 1939 begann die Beschießung und der Sturm auf die Westerplatte unter Beteiligung des Linienschiffes „Schleswig-Holstein" und eines Marinestoßtrupps. Im weiteren Verlauf griffen Sturzbomber und Verbände des Heeres und der Danziger SS.-Heimwehr mit ein. Am 7. September war das Unternehmen beendet. Gleichzeitig arbeiteten die Minensuchverbände mit großer Auszeichnung an den Minensperren, wurden andere Küstenwerke an der Bucht beschossen und die polnischen U-Boote gejagt. Diese wurden teils in neutralen Häfen interniert, teils

gelangten sie nach England. Bis zum 11. September ist dann von Heerestruppen der Ring um Gdingen und Orhöft geschlossen, der Ort Putzig besetzt. Stuka-Angriffe und Beschießung von See durch „Schlesien" und „Schleswig-Holstein" vollenden das Werk, Gdingen ist in deutscher Hand und erhält den schönen Namen Gotenhafen, der Rest der polnischen Kriegsschiffe ist vernichtet, auch Orhöft fällt. Am 25. September erfolgt die Beschießung der Batterien und letzten polnischen Stellungen auf der Halbinsel Hela, am 30. September streckt die Besatzung die Waffen.

Hiermit war die durch Versailles in die deutsche Seeküste gerissene Lücke wieder geschlossen und die alte preußische Kriegshafen- und Hansestadt Danzig heimgekehrt. Mit der Danziger Bucht, im besonderen den Hafen- und Werftanlagen Danzigs war eine wichtige Seestellung zurückgewonnen. Für das Bild des Gesamtkrieges ergab sich die Tatsache einer in allen Teilen neutralen Ostsee, aus der die entsprechenden Kriegszufuhren Deutschland zur Verfügung standen. Die Seestreitkräfte wurden im wesentlichen frei für den Hauptkampf in Nordsee und Atlantik.

Kriegsabschnitt bis März 1940

Für die Seekriegsauffassung stand von vornherein fest, daß der Handelskrieg Handelskrieg gegen England als den Urheber und Führer der feindlichen Koalition das Kernstück der maritimen Kriegführung sein müsse. Es lag nahe, den Anfangskrieg gegen die englischen Seeverbindungen, der 1917/18 beinahe zum Erfolg geführt hätte, wieder aufzunehmen. Hierfür standen in erster Linie die Unterseeboote zur Verfügung, dann aber auch schwere Streitkräfte wie die Panzerschiffe mit ihrer guten Geschwindigkeit und ihrem außerordentlichen Fahrbereich, der sie für den Kreuzerkrieg besonders geeignet machte. Hinsichtlich der U-Boots-Verwendung hatten zwar gewisse technische Erfindungen seit dem Weltkriege, wie die verbesserten Horch- und Ortungsapparate, die Meinung aufkommen lassen, daß die Gefährlichkeit der Waffe gebändigt sei, aber auch bei letzterer war die Entwicklung in Technik und Taktik nicht stehengeblieben.

Der Handelskrieg setzte nach unserer Auffassung die Bindung an gewisse Rechtsnormen voraus, die in der deutschen Prisenordnung und Prisengerichtsordnung vom 28. August 1939 niedergelegt waren, am 3. September veröffentlicht wurden und im Zeichen der Rücksichtnahme auf Neutrale und Nichtkriegsteilnehmer standen. Insbesondere waren darin das Verfahren für die Ausübung der Schiffahrtkontrolle genau vorgeschrieben, die Bannware bezeichnet und die Regeln für Waffeneinsatz (bei Widerstand oder Fluchtversuch), Fürsorgebestimmungen für Besatzungen, Fahrgäste, Schiffspapiere und ähnliches, alles nach international anerkannten und im wesentlichen nur von England verleugneten Grundsätzen, gegeben. Als Ziel dieser Gesetzgebung war zu erkennen, das zum Spielball der englischen Seeherrschaft gewordene und vergewaltigte Seerecht wieder auf einen Stand zu führen, wie er den allgemeinen Interessen der Menschheit und nicht nur denen des Monopolinhabers der Seemacht entsprach. Da der Feind die deutsche Banngutliste durch eine sehr viel

weiter gefaßte übertrumpfte (4. September), mußte diese mit Gesetz vom 12. September erweitert und auf Dinge wie Lebensmittel, Kleidung, Brenn- und Treibstoffe ausgedehnt werden. Zugleich mußte im Verlauf der Ereignisse die Rücksicht auf die Neutralen dort zurückgestellt werden, wo deren Schiffe bewaffneten Schutz suchten. Mit dem Augenblick, wo der Feind begann, seine Handelsschiffe zu bewaffnen und zum Angriff anzuweisen, stempelte er sie zu Teilnehmern an Kriegshandlungen und setzte sie allen Gefahren des Waffeneinsatzes aus. Diese Zusammenhänge wurden Freund und Feind durch Ausführungen des Oberbefehlshabers der Kriegsmarine, Großadmiral Raeder, am 4. März 1940 eindeutig erklärt.

Die Zahl der Gegner ergänzte sich Anfang September durch den Kriegseintritt der Dominien Australien, Neuseeland, Südafrika und Kanada, letztere beiden nicht ohne Widerspruch der burischen bzw. französischen Minderheit. Der Nationalindische Kongreß machte seine Stellungnahme von der befriedigenden Regelung seiner Unabhängigkeitsforderung abhängig und ließ sie offen, was England nicht hinderte, indische Truppen in Afrika und im Nahen Orient einzusetzen. Zur Neutralität bekannten sich alle übrigen Groß- und Kleinmächte, darunter Irland. Die Vereinigten Staaten setzten am 5. September das Neutralitätsgesetz in Kraft, wonach die Waffenausfuhr an Kriegführende gesperrt und die sonstige Zufuhr nach einer durch den Präsidenten zu bestimmenden Liste von Barbezahlung und eigenem Abtransport (cash and carry) der Besteller abhängig gemacht wird. Schon bald danach wurde jedoch die Waffensperre durch Kongreßbeschluß aufgehoben (3. November 1939); größere Flugzeugbestellungen setzten daraufhin ein. Am stärksten wurde Kanada als Lieferant herangezogen, war jedoch zunächst nur in bescheidenem Maße dazu imstande, obgleich das Dominium schon seit längerem als Rüstungsindustriereserve in Aussicht genommen war. Von den Neutralen erkannten Argentinien und Uruguay die britische Banngutliste nicht an. Die Türkei schloß am 19. Oktober einen Beistandspakt mit England und Frankreich, in dem jedoch der Kriegsfall mit Rußland ausgenommen wurde.

Die feindlichen Kriegshandlungen begannen neben der Jagd auf alle deutschen und nach Deutschland bestimmten Handelsschiffe, Sperrung des Kanals durch Minen und Netze und Besetzung der nördlichen Blockadelinie Shetlands—Färöer—Island mit Luftangriffen auf die deutschen Kriegshäfen und Seestellungen. Am 4. September feindliche Bomber über Wilhelmshaven und Elbemündung mit großen Verlusten abgeschlagen, Bomben auf Esbjerg, 28. September Luftangriff auf Helgoland mit 5 Abschüssen abgeschlagen, 18. Dezember Großluftangriff gegen die Nordseeküste, 34 von 44 Bombern abgeschossen, 24. Dezember neuer Luftangriff abgewiesen, 10. Januar Bomben auf Sylt — ohne Wirkung — und dänische Insel Röm, 3 Abschüsse, 12. Januar 9 britische Bomber gegen deutsche Zerstörer abgeschlagen, 2 abgeschossen.

In der gleichen Zeitspanne setzte der deutsche Handelskrieg kräftig ein. Offensive Träger waren vor allem die Unterseeboote und Flugzeuge; Organe der Überwachung und Kontrolle der baltischen und nordischen Zufuhren waren die

Zerstörer, Torpedoboote, Vorpostenflottillen, Minensuch- und Räumboote. Bis zum 20. November wurden 100 Handelsschiffe auf Bannware untersucht und zum Teil aufgebracht. Schon zum 15. September meldete England 30 Dampfer mit 190000 BRT. verloren, eine seiner letzten glaubwürdigen Mitteilungen. Mit dem 22. Oktober teilte die englische Regierung mit, daß die Ausfuhr beunruhigend gesunken sei. Am 27. Oktober wurde deutscherseits der feindliche Schiffsverlust auf 115 Schiffe mit 475321 BRT. beziffert; die Frachtraten Ostasien—Europa waren um 60 v. H. gestiegen, auf anderen Routen ähnlich, jedoch hielt England die Neutralen durch Repressaliendrohung unter Druck, so daß deren Frachtraten und Verkaufspreise verlustbringend wurden. Am 16. November wurde von englischer Seite der Verlust an Nutzeffekt der Schiffahrt durch das Geleitzugsystem auf 25 v. H. oder 16—20 Mill. Gewichtstonnen jährlich geschätzt. 18. November starke Schiffsverluste auf deutschen Minen neuartiger Konstruktion an der britischen Ostküste gemeldet, 27. November: Nach Aussage neutraler Kapitäne sind die britischen Osthäfen mit Wracks gespickt, vor dem Humber allein 26 Schiffe gesunken. 8. Dezember: England verlor, laut „Economist", 40 v. H. seiner Ausfuhr, Besorgnisse für die Kriegsfinanzierung. 21. Dezember: Unterseeboot (Kapitänleutnant Herbert Schultze) kehrt mit 80390-BRT.-Ergebnis von Fernfahrt heim. 31. Januar: Seit Kriegsbeginn wurden 1,5 Mill. BRT. versenkt, die Taktik der U-Boote in der Bekämpfung von Geleitzügen bringt steigende Erfolge.

Die Mitwirkung der Luftwaffe brachte in den See- und Handelskrieg eine außerordentliche Bereicherung der Möglichkeiten. Zunächst wirkte sich die Fernaufklärung derart aus, daß über die Anwesenheit feindlicher Streitkräfte in den nördlichen Stützpunkten und auf See die wertvollsten Nachrichten hereinkamen. Hierauf gestützt, vermochte die Luftwaffe kräftige Schläge auszuteilen. Alsbald erstreckten sich ihre Erfolge auch auf die Handelsschiffahrt, die ja infolge ihrer Bewaffnung gegen die U-Boote nun auch völkerrechtlich der Luftwaffenwirkung ausgesetzt war. Der Seekrieg hatte also hiermit dem Luftkrieg neue Möglichkeiten verschafft. Luftwaffe im Seekrieg

Bis zum 1. März 1940 konnte die Luftwaffe 65 Schiffe mit rund 75000 BRT. versenkt melden. Schwer getroffen waren außerdem 52 Schiffe mit rund 200000 BRT., davon 40 leichte Kriegsschiffe, 2 Kreuzer, 2 Schlachtschiffe, 1 Flugzeugträger.

Von den Operationen der U-Boote gegen feindliche Seestreitkräfte gingen noch bedeutendere Wirkungen aus. Als erste große Leistung wurde am 18. September der Flugzeugträger „Courageous" (22500 t) durch ein Unterseeboot (Kapitänleutnant Schuhart) westlich der Orkneys versenkt. Am 14. Oktober drang Kapitänleutnant Prien mit seinem Unterseeboot in den versperrten Hafen von Scapa Flow ein und vernichtete das Schlachtschiff „Royal Oak" (29150 t) durch Torpedoschuß, traf und beschädigte den Schlachtkreuzer „Repulse" (32000 t) schwer. Am 21. November erhielt der Kreuzer „Belfast" (10000 t) im Firth of Forth einen Torpedotreffer, am 25. November wird eine U-Boots-Falle von 7000 BRT. versenkt, am 28. November torpediert und versenkt Prien einen schweren Kreuzer der „London"-

Klasse östlich der Shetlands. Mitte Dezember wird Schlachtschiff „Nelson" (34000 t) durch Unterwassertreffer beschädigt und eingeschleppt.

Bis zum 14. Dezember 1939 wurden 1 Mill. BRT. des für den Feind verfügbaren Schiffsraums versenkt, darunter 26 Tankschiffe, am 27. Dezember ein Schlachtschiff westlich Schottland torpediert. Am 15. Januar werden drei britische U-Boote vernichtet, bis zum 31. Januar steigen die Versenkungen auf 1,5 Mill. BRT.

Neben diesen Erfolgen der Unterseeboote standen andere der Überwasserstreitkräfte. Schwere Seestreitkräfte unter Führung des Admirals Marschall brachen Ende November in die feindliche Bewachungslinie im Nordatlantik ein und versenkten aus der Reihe der dort aufgestellten Hilfskreuzer die „Rawalpindi", womit die Festigkeit dieser Blockadestellung erschüttert und der Gegner zu erheblichen Verstärkungen und Einsatz von Schlachtschiffen gezwungen wurde. Noch stärker war die Bindung seiner Seestreitkräfte durch das Auftreten der deutschen Panzerschiffe als Handelszerstörer im Nord- und Südatlantik. Geleitzugsicherung und Kräfteverbrauch wurden damit erfolgreich gesteigert, der gewünschte Zweck also voll erreicht, obgleich „Admiral Graf Spee" hierbei am 13. Dezember 1939 vor dem La Plata in einem Gefecht mit drei englischen Kreuzern verhängnisvolle Beschädigungen erlitt, die in Montevideo nicht ausgebessert werden konnten und zur Aufgabe des Schiffes zwangen.

Die Gesamtentwicklung dieser Kriegführung, zu der sich die Verwendung von Minen neuartiger Konstruktion an der englischen Ostküste gesellte, bezifferte sich neben den oben schon genannten Leistungen der Luftwaffe bis zum 1. März wie folgt: Versenkt Schlachtschiff „Royal Oak", Flugzeugträger „Courageous", Hilfskreuzer „Rawalpindi", 8 Zerstörer, 20 Vorposten- und Minensuchboote — diese unter Mitwirkung der Luftwaffe — sowie mehrere U-Boote. Schwer beschädigt Schlachtschiffe „Nelson" und „Barham", Schlachtkreuzer „Repulse", Schwerer Kreuzer „Exeter" und einer der „London"-Klasse, Kreuzer „Belfast" und zahlreiche Zerstörer, Vorposten- und U-Boote. Gleichzeitig wurden 532 Handelsschiffe mit 1909013 BRT. versenkt. Bezogen auf die geschätzte, ursprünglich England zur Verfügung stehende und nicht anderweitig benötigte ozeanische Tonnage von rund 20 Mill. BRT. waren das rund 10 v. H. Unsere eigenen Verluste betrugen: 1 Panzerschiff, 2 Zerstörer, 6 Vorposten- oder Minensuchboote, 11 U-Boote. Zweckmäßige Anweisungen an die im Ausland befindliche deutsche Schiffahrt hatten bewirkt, daß nur ein geringer Teil davon in feindliche Hände fiel. Bis 1. April 1940 gelang es 84 Schiffen mit 478928 BRT. die Blockade zu durchbrechen und in die Heimat zu gelangen. In treuer Pflichterfüllung zogen die Kapitäne im Falle des Anhaltens ihrer Schiffe die Versenkung der Beschlagnahme vor.

Das strategische Lagebild zeigte hiermit bereits einen fühlbaren Einbruch in den englischen Schiffsraum, ein starkes Absinken seiner Ausfuhr um 40 v. H., nicht unerhebliche Verluste an Kampfkraft und eine gewisse Hilflosigkeit, diese Kampfkraft wirksamer gegen Deutschland einzusetzen, dessen Blockadefestigkeit unerschüttert geblieben war. Der Gedanke lag daher nahe, durch Ausweitung der

Kriegsschauplätze und Einbeziehung der Neutralen eine zusätzliche Belastung des Reichs und seiner Versorgung herbeizuführen.

Aus den im Eisenbahnzuge des französischen Generalstabs bei La Charité gefundenen Dokumenten geht hervor, daß man am Balkan auf eine Hilfsarmee von 100 Divisionen für die von General Weygand im Nahen Orient bereitgestellte „Syrische Armee" von Kolonialtruppen, Australiern, Neuseeländern und Indern rechnete. Während dieser Teil des Planes nur Entwurf bleiben mußte, reifte ein anderer heran, der eine Umfassung von Skandinavien her zum Ziel hatte und auch dort die Neutralen aus der deutschen Versorgungsfront absprengen und gegen das Reich in den Krieg fortreißen sollte. Unter dem Vorwand, Finnland in seinem mit Sowjetrußland seit dem Februar 1940 entbrannten Krieg Hilfe zu senden, verbarg sich die Absicht, vor allem Deutschland von der Erzzufuhr über Narvik abzuschneiden, Norwegen und Schweden gewaltsam in die Blockadefront einzuspannen, damit eine Hilfsarmee von etwa zehn weiteren Divisionen zu erhalten, schließlich an die Ostsee vorzudringen und damit einen nördlichen Zangenarm für den Angriff zu gewinnen.

Die erste Vorstufe für diese Vergewaltigung des neutralen Nordens war zu erblicken in der Entsendung eines Schwarmes von militärischen Agenten nach Norwegen und Ernennung englischer Marineoffiziere zu Konsuln. Die zweite war der Überfall auf den deutschen Dampfer „Altmark", bis dahin Zubringeschiff des Panzerschiffs „Admiral Graf Spee" und mit englischen Zivilgefangenen an Bord auf dem Heimweg, im Jössingfjord am 16. Februar 1940 durch den Zerstörer „Cossack", wobei unbewaffnete Seeleute erschossen und verletzt wurden, — eine Schandtat, die nur ein krankhaft unbefriedigtes Erfolgsbedürfnis eine „Leistung im Stile Nelsons" nennen und mit Auszeichnungen ehren konnte. Die mangelnde Bereitschaft der norwegischen Marine zum Widerstand trat hierbei bereits im Versagen des Torpedoboots „Skarv" zutage. Der dritte Schritt geschah mit der Minensperrung norwegischer Hoheitsgewässer gegen den deutschen Schiffsverkehr, beendet und mitgeteilt am 8. April. Auch hier blieb es bei unzureichenden norwegischen Protesten, im Lichte späterer Enthüllungen geradezu eine Komödie, denn die Absicht einer englisch-französischen Landung stand bereits fest und war der norwegischen Regierung nicht fremd, wie ihre geheime Anweisung an die Kommandeure besagte: „Widerstand nur gegen deutsche Landung leisten, nicht gegen englische."

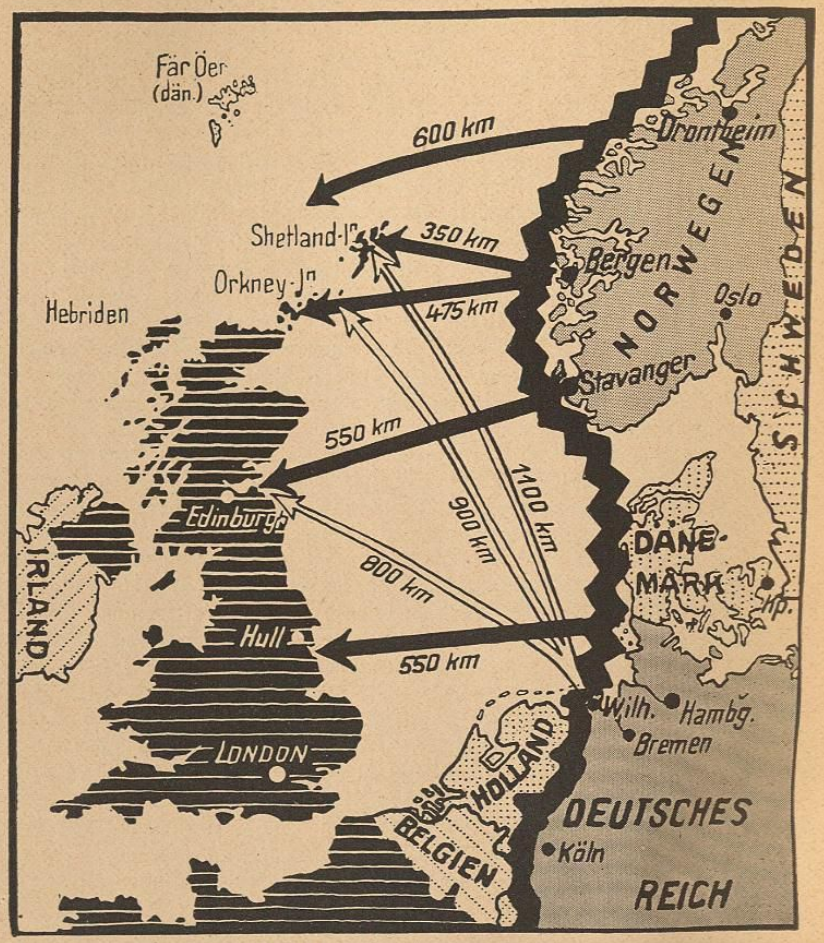
Damit zum zweiten Kriegsabschnitt, dem

Kriegszug nach Norden,

für dessen englische Führung der bittere Vorwurf Reynauds in seinem Telegramm an Chamberlain vom 26. April 1940 Gültigkeit erlangt hat: „Man muß große Gesichtspunkte haben oder überhaupt nicht Krieg führen. Man muß schnell handeln oder man verliert den Krieg."

Unter den Stichworten „Stratforce" und „Avonforce" war in Nordengland das Expeditionskorps bereitgestellt, das am 6. April nach Norwegen überführt werden sollte, um Drontheim und Narvik zu besetzen. Die deutsche Abwehr kam

Deutsche Strategie



Die Basis des deutschen Angriffs auf England und der Besetzung Dänemarks und Norwegens

der zögernden Ausführung zuvor und eröffnete damit einen Kriegsabschnitt von historischer Tragweite und höchster kriegstechnischer Feinheit. Mit der Besetzung Dänemarks zum Schutz seiner Neutralität fielen die Ostseeausgänge bedingungslos in unsere Hand, mit der Beherrschung des Kattegatt und der Besetzung aller wichtigen norwegischen Häfen der Rest aller baltischen und nordischen Zufuhrwege zum Gegner. Zugleich wurde die Front zum Atlantik gewonnen und die kriegsgeographische Stellung entscheidend vorgeschoben, von der aus Seestreitkräfte und

Luftwaffe nunmehr den Angriff bei bedeutend verkürztem Anmarschweg vortragen konnten (s. Karte). Die Hauptdaten des von der Kriegsmarine getragenen und veranstalteten Unternehmens, das ihren vollen und äußersten Einsatz bedeutete und zugleich das Zusammenwirken der drei Wehrmachtsteile im höchsten Grade zeigte, sind:

8./9. April: Besetzung nordischer Häfen, in Dänemark der jütländischen Häfen bis Skagen, ferner Korsör und Nyborg, Middelfart, Gjedser und Kopenhagen, in Norwegen Oslo, Kristiansand, Stavanger, Bergen, Drontheim und Narvik. Kreuzer „Blücher" und „Karlsruhe" vor Oslo und Kristiansand gesunken, „Königsberg" verloren. Englischer Fühlungshalter durch „Admiral Hipper" versenkt. Englische schwere Streitkräfte mit Transportern vor Bergen—Drontheim durch Luftwaffe zersprengt und abgeschlagen. Kampf der „Scharnhorst" und „Gneisenau" bei den Lofoten mit Schlachtkreuzer „Renown", der beschädigt wird. Brechung des norwegischen Widerstands überall, vor Narvik Küstenpanzer „Norge" und „Eidsvold" versenkt, Einlaufen der Zerstörer unter Kommodore Bonte eine hervorragende seemännische Leistung bei schweren Schneestürmen und Unsichtigkeit auf dem Wege, Ausschiffung der Gebirgstruppen.

10. April: Zerstörerangriff auf Narvik abgeschlagen, 4 englische Zerstörer erledigt.

11. April: Nachschub nach allen Plätzen im vollen Gange, Küstenbatterien durch Marineartillerie, Flugplätze durch Luftwaffe besetzt. Nordwestlich Drontheim Schwerer Kreuzer der „York"-Klasse durch Bomben versenkt, Flugzeugträger schwer getroffen.

13. April: Großangriff englischer Schlachtschiffe, Kreuzer und Zerstörer auf Narvik, Vernichtung bzw. Aufgabe der deutschen Zerstörer, Überlebende an Land in Heerestruppe eingereiht.

Im weiteren Verlauf folgten dann fortgesetzte Luftangriffe gegen die deutschen Stellungen, kräftige Schläge der Luftwaffe gegen den Angreifer, Ausbau der Stützpunkte, Bekämpfung der zahlreich gegen die Nachschubwege eingesetzten feindlichen U-Boote, am 16. April feindliche Landung vor Narvik bei Harstad, wiederholte starke Verluste unter Seestreitkräften und Transportern, feindliche Landung bei Namsos und Andalsnes, häufige Beschießung von Narvik. Am 27. April bereits beunruhigter Kriegsrat in London, siegreiches Vordringen des deutschen Heeres; am 2. Mai werden vor Namsos und Narvik durch Luftwaffe zwei große Kriegsschiffe nebst 2 Transportern versenkt, schwer beschädigt 1 Schlachtkreuzer, 2 Kreuzer, 2 Zerstörer, 7 Transporter. Diese Verluste trafen bereits hinein in den Abzug. Am 1. Mai Flucht der Engländer aus Namsos und Andalsnes, und nach langem, hartnäckigem Kampf und heroischem Widerstand der Verteidiger, währenddessen weitere Verluste beim Gegner eintraten, am 10. Juni auch Räumung von Narvik und endgültiger Abbruch des feindlichen Unternehmens. Gleichzeitig hiermit erneute Operation schwerer deutscher Seestreitkräfte im Nordmeer, wobei Flugzeugträger „Glorious" und 2 Zerstörer, ferner Transporter „Orama", Öltanker „Oilpioneer" und U-Boots-Jäger „Juniper" versenkt wurden.

Ergebnisse

Ein Rückblick auf die Leistungen der Kriegsmarine bei dieser denkwürdigen Expedition zeigt zunächst die umfassende und im höchsten Grade gelungene Vorbereitung der Transport- und Kampfmittel, unterstützt durch eine vorbildliche Geheimhaltung. Bei der Ausführung leisteten die schweren Streitkräfte unersetzliche Dienste durch die Bindung des Gegners, der die deutschen Streitkräfte zwischen seinen nördlichen und südlichen Flottenteilen zu erdrücken hoffte. Bei der Transport- und Landungsoperation gegen sechs verschiedene, weit voneinander gelegene Häfen und gegen teilweise entschlossenen Widerstand führte der volle Einsatz zum Gelingen des schwierigen Vorhabens. Die Nachschuboperationen, von deren sicherer Durchführung der Enderfolg abhing, und die mit heftiger Gegenwirkung durch U-Boote u. a. zu rechnen hatte und sich über einen langen Zeitraum hinzog, vollendete die Leistung, zu deren Würdigung man die beiderseitigen Stärken in rechte Beziehung setzen muß. Der Abschlußbericht vom 14. Juni konnte auf folgende Ergebnisse hinweisen: Die Kriegsmarine versenkte 1 Flugzeugträger, 1 Kreuzer, 10 Zerstörer, 1 U-Boots-Jäger, 19 U-Boote, 1 Transportschiff, 1 Tanker, dazu norwegische Kriegsschiffe, soweit sie nicht sichergestellt wurden. Die Luftwaffe versenkte 28 Kriegs- und Hilfskriegsschiffe, 71 Handelsschiffe, beschädigte 119 weitere Schiffe. Wir verloren: 3 Kreuzer, 10 Zerstörer, 1 Torpedoboot, 6 U-Boote, 15 Kleinkampf- und Hilfsschiffe. Führung, Organisation und Kampfgeist hatten sich hervorragend bewährt.

Das kriegswirtschaftliche Ergebnis der nordischen Operationen war: England verlor mit einem Schlage die gesamten Zufuhren an Erz, Holz und Mineralien aus den nordischen Ländern, an Lebensmitteln — besonders Butter, Eier und Speck — aus Dänemark und dem Baltikum. Nur ein starker Mehraufwand an Tonnage konnte diese äußerst transportnahen Zufuhren durch den Bezug aus überseeischen Ländern ersetzen, auch fehlte dort das Druckmittel auf die Preise und Frachten, das man hier zur Verfügung hatte. Der gesamte nordische Erzeugungsraum wurde damit dem Reich angegliedert.

Noch während der Flucht der Westmächte aus ihrem gescheiterten norwegischen Abenteuer geschah am 10. Mai 1940 im Westen der Vormarsch und Durchbruch; die Waffenwirkung auf See und aus der Luft gegen englische Seestreitkräfte und Transportmittel setzte sich in der südlichen Nordsee und am Kanal fort. Hierbei trat ein deutscher Kriegsschifftyp stärker hervor, der bis dahin mehr in der Stille gewirkt hatte, das Schnellboot, als kleinster, wendigster und schnellster Torpedoträger vielseitig verwendbar und eine Art Rückgriff auf den frühesten Idealtyp des Torpedobootes, der erst im Motorenzeitalter verwirklicht werden konnte. Am 10. Mai versenkte in der Nordsee ein Schnellboot einen englischen Zerstörer, ein deutsches U-Boot ein englisches; in die Flucht aus Flandern wird mehrfach kräftig eingegriffen, und der Sammelbericht des OKW. vom 5. Juni kann melden: Durch Seestreitkräfte versenkt: 6 Zerstörer, 2 U-Boote, 1 Transporter, 1 Hilfskreuzer, 1 sonstiges Kriegsschiff. Viel größer noch war der Abgang der feindlichen Kampfmittel durch Bombenwirkung und Landwaffen: 5 Kreuzer, 7 Zerstörer, 3 U-Boote, 9 sonstige Kriegsschiffe, 66 Handelsschiffe und Transportschiffe. Schwer getroffen: 10 Kreuzer, 24 Zerstörer, 3 Torpedoboote, 22 sonstige

Kriegs- und Handelsschiffe, 117 Handels- oder Transportschiffe. Am 31. Mai 1940, dem Jahrestag der Schlacht am Skagerrak, stand

Deutschland am Kanal,

und die Kriegsmarine besetzte die flandrischen Häfen und Küstenwerke (s. Karte).

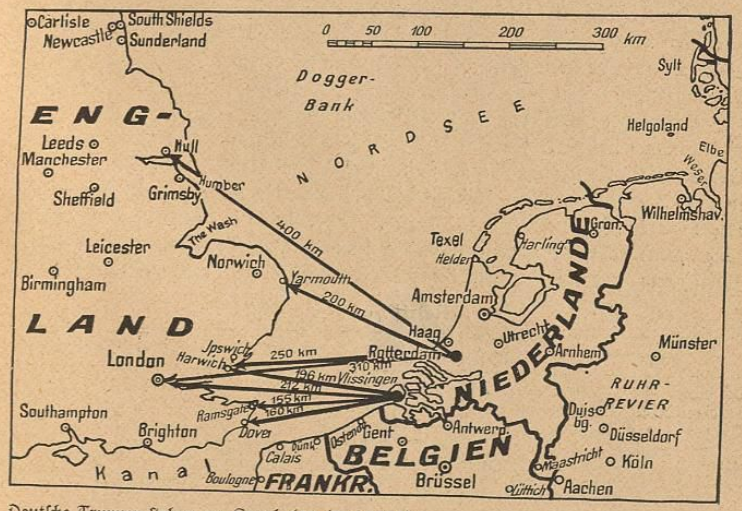
Es folgte die siegreiche Schlacht in Frankreich, endigend mit der Waffenniederlegung und Neutralisierung der französischen Flotte, der Besetzung der gesamten Küste bis zur spanischen Grenze, und damit Aufrichtung einer atlantischen Front gegen England, die von Narvik bis Biarritz reichte. Für Englands Kriegsversorgung gingen verloren: Erze und Stahl, Zink, Zinn u. a. aus Luxemburg und Belgien, ein weiterer wichtiger Prozentsatz an Lebensmitteln aus Holland. Die gleichen Mengen, noch vermehrt um die nordfranzösische Kohle und Industrie und das lothringische Erz, wuchsen uns zu. Unsere Blockadefestigkeit erhielt damit eine gewaltige Verstärkung.

Die Gesamteinbuße der englischen Kriegswirtschaft wurde jetzt beziffert auf 40 v. H. der Erz- und Stahleinfuhr, 80 v. H. der Holzeinfuhr, 87 v. H. des Einfuhrbedarfs an Gemüse und Kartoffeln, 71 v. H. an Fleisch und Bacon, 73 v. H. Milch, 43 v. H. Butter, 8 v. H. Käse, 38 v. H. Fisch und 75 v. H. Eier.

Am 11. Juni 1940 gab Mussolini das Marschwort für Italien, und der Blick wendet sich den Ereignissen im Mittelmeer zu.

In der Spannungsperiode sah man England bemüht, wie schon seit 1936, seine Stellungen im Mittelmeer, besonders in der Mitte und im Osten stärker auszubauen. Als Ziel schwebte ihm dabei die Verstärkung der Front gegen Italien vor durch Ausdehnung seiner Bündnisse — in Ergänzung der erweiterten Entente mit

Italien bis zum Kriege



Deutsche Truppen stehen am Kanal. (31. Mai 1941)

Frankreich —, Gewinnung von Häfen und Stützpunkten, erleichtertes Durchfahrtrecht durch die Dardanellen über die Beschränkungen des Meerengenvertrages von Montreux (Juni 1936) hinaus, und allgemein die Bildung eines Machtschwerpunktes um den Suezkanal und im Nahen Orient. Im Dienst dieser Bemühungen standen die Garantien an Griechenland und Rumänien und die verstärkte Annäherung an die Türkei, gipfelnd im Beistandspakt England—Frankreich—Türkei vom 19. Oktober 1939.

Italiens Neutralität gegenüber verhielten die Westmächte sich zunächst abwartend und mißtrauisch, ließen es zwar an diplomatischen Bemühungen nicht fehlen, verdarben deren ohnehin nichtige Wirkung jedoch durch Einbeziehung des italienischen Seeverkehrs in die Kontrolle bei Gibraltar, beginnend am 19. November 1939. In scharfer Steigerung folgte Ende Februar 1940 die Sperrung der deutschen Kohlenausfuhr nach Italien über Rotterdam, worauf das Reich mit eigener Lieferung von 1 Mill. Tonnen monatlich im Bahntransport einsprang. Die italienische Öffentlichkeit und Äußerungen verantwortlicher Personen ließen bald die zunehmende Spannung erkennen. Am 18. März trafen der Führer und der Duce sich am Brenner, am 18. April wurden militärische Abordnungen ausgetauscht, Anfang Mai fand eine französisch-englische Flottenkonzentration in Alexandrien statt, und die britische Schiffahrt wurde bis auf den kriegswichtigen Verkehr aus dem Mittelmeer auf die Route um Afrika verlegt. Am 7. Mai stellte Italien seine neuesten Schlachtschiffe „Vittorio Veneto" und „Littorio" in Dienst, am 6. Juni erklärte es einen Küstenstreifen von 12 Seemeilen Breite um den Reichsboden für Gefahrzone, und am 11. Juni trat es in den Krieg ein. Am nächsten Tage fielen die ersten Bomben auf Malta.

Die strategische Stellung Italiens im Mittelmeer wurde über alle bereits gegebenen Vorzüge hinaus durch den französischen Waffenstillstand vom 22. Juni 1940 weiter stark verbessert. Es sah sich entlastet von der Bekämpfung Korsikas, der französischen Stützpunkte in Frankreich und Nordafrika und der französischen Seeverbindungen, sowie von der Verteidigung gegen die von dort ausgehenden Gefahren. Ein einziges Zusammentreffen leichter Streitkräfte mit französischen Zerstörern in der Bucht von Genua hatte siegreich mit Versenkung eines Zerstörers geendet. Im übrigen blieb Kennzeichen der Lage die Beherrschung des mittleren Seegebiets durch die Luftstreitkräfte um Zuara, Tripolis und Misurata (Libyen), Bengasi und Tobruk (Cyrenaica), Trapani und Augusta (Sizilien), Valona und Bari (Adria) und Leros-Rhodos (Ägäisches Meer), dazu die Stärke und Bereitschaft der

Italienischen Seemacht

Fertig	Anzahl	t	Fertig	Anzahl	t
Schlachtschiffe	6	165 244	Übertrag	88	409199
Schwere Kreuzer	7	70 000	Torpedoboote	63	43 103
Panzerkreuzer	1	9 332	U-Boote	118	87 111
Leichte Kreuzer	14	80 920	Flugzeugmutterschiff	1	4 880
Zerstörer	60	83 703	Motortorpedoboote	43	834
	88	409199		313	545 127

außer Schulschiffen und 306 Kleinkampffahrzeugen mit 215 570 t.

Die starke Betonung der leichten Streitkräfte in dieser Flottenliste, bei denen meist der Fahrbereich zugunsten besonders hoher Geschwindigkeit zurücktritt, entsprach den Anforderungen der Lage, jedoch zeigte der seit 1935 wieder aufgenommene Bau großer und schneller Schlachtschiffe, sowie die gründliche Modernisierung der älteren, daß Italien die Notwendigkeit und Bedeutung schwerer Kampfkräfte durchaus anerkannte. Die beiden neuen Schlachtschiffe stellten bei einer Bestückung mit neun 38-cm-, zwölf 15-cm-Geschützen, über 50 schwerer und leichter Flak, 3 Flugzeugen und einer Geschwindigkeit von 30 sm eine bedeutende Kampfkraft dar. Die umgebauten „Cavour", „Cesare", „Duilio" und „Doria" führen zehn 32-cm-, zwölf 13,5-cm-Geschütze, 49 Flak und 2 Flugzeuge bei 27 sm Geschwindigkeit. Den im Mittelmeer anzutreffenden englischen Schlachtschiffen waren die ersteren mehr als gewachsen, die letzteren unterlegen. Zwei weitere Schlachtschiffe waren im Bau.

Der Kriegsverlauf ließ folgende strategische Absichten erkennen: Überwachung und offensiver Ansatz militärischer Operationen in beiden Mittelmeerhälften, Sperrung der Straße von Tunis, somit Trennung der beiden britischen Flottenteile und Unterbindung des Ost—West-Verkehrs, Sperrung der Adria für freien Seeverkehr mit Albanien, Schutz der Transportverbindungen mit Libyen, Küstenschutz der heimischen und libyschen Küsten, Schutz und Behauptung der Stellung im Dodekanes, Bekämpfung der feindlichen Stützpunkte und Zermürbung der britischen Stellung im Nahen Orient. In Verbindung hiermit stand der Land- und Luftkrieg an den drei Fronten Cyrenaica—Ägypten, Abessinien—Sudan und Somaliland—Kenya. Dieser letztere hatte bis Anfang September zur Eroberung von Britisch-Somali nebst Küste und Häfen, in Kenya zum Einbruch bis Buna, im Sudan zur Einnahme britischer Stellungen und an der Cyrenaica zur überlegenen Angriffsposition geführt. Die Eroberung in Ostafrika bedeutete die Einnahme einer wichtigen Riegelstellung am Ausgang des Roten Meeres mit Bedrohung von Aden und des Rückzugwegs der britischen Flotte bzw. der Zufuhrstraße für Verstärkungen. Ägypten gegenüber war für eine Offensive mit der starken britischen Beeinflussung des an sich dem Kriege abgeneigten Landes zu rechnen.

Im Seegebiet entwickelte sich ein kombinierter See- und Luftkrieg, ähnlich der deutschen Kriegführung gegenüber England. — Sehr bald war Malta als Stützpunkt fast ausgeschaltet und durch fortgesetztes Bombardement schwer beschädigt. Auch Alexandria geriet alsbald in den Bombenbereich, so daß auch dieser Stützpunkt mit seinen Magazinen und Reparaturstellen an Bereitschaft verlor. Das gleiche galt von Gibraltar, wenngleich der längere Anflug dorthin größere Pausen zwischen die Angriffe legte. Minen- und U-Boots-Unternehmungen im Roten Meer, vom Mutterlande, Bengasi und Tobruk sowie vom Dodekanes aus hatten mehrfach Erfolge gegen Kriegs- und Handelsschiffe, darunter am 13. Juni die Versenkung des Kreuzers „Calypso" und eines 10000-BRT.-Tankers. In Tobruk wurden bei einem leicht abgewehrten See- und Luftangriff der 9000 t große ältere Panzerkreuzer „San Giorgio" und zwei U-Boote durch Bomben getroffen. Eine Reihe von britischen U-Booten, darunter „Oswald", „Odin", „Orpheus" wurden

vernichtet. Bei einem Zusammenstoß leichter Streitkräfte ging der Kreuzer „Espero" am 18. Juni verloren.

Die italienische Luftaufklärung führte am 8. Juli zur Feststellung zweier britischer Flottenverbände im Ionischen Meer und im westlichen Mittelmeer. Der östliche Flottenteil umfaßte 3 Schlachtschiffe, 1 Flugzeugträger, mehrere Kreuzer und zahlreiche Zerstörer. Ein U-Boot bestätigte die Meldung, eine italienische Kampfgruppe ging in See in Stärke von 2 Schlachtschiffen „Cavour" und „Cesare" nebst anderen schweren und leichten Streitkräften. Bei Punta Stilo fand am 9. Juli das Gefecht statt, gekennzeichnet durch den Angriff englischer Torpedoflugzeuge — ohne Wirkung —, kurzes Ferngefecht der Schlachtschiffe mit Treffern beiderseits und Angriff der italienischen Zerstörer unter dem Herzog von Spoleto. Sie versenkten einen britischen Zerstörer und schossen drei Bomber ab. In der Luftverfolgung der beiden folgenden Tage erhielten ein britisches Schlachtschiff und zwei Kreuzer schwere Treffer. Der britische Verband war abgeschlagen und kehrte nach Alexandrien zurück. Im Zusammenhang mit dieser Operation standen die Bewegungen des Gibraltar-Geschwaders, das südlich der Balearen von der Luftwaffe gestellt wurde. Die Schlachtschiffe „Hood" und „Resolution" sowie der Flugzeugtreuger „Arc Royal" erhielten Treffer, darunter „Resolution" schwere. Das Ergebnis war auf jeden Fall eine Durchkreuzung der britischen Operationen, die auf ein nicht näher bezeichnetes Ziel gerichtet war, eine Aufrechterhaltung der strategischen Trennung beider Geschwader, namhafte Gefechtsschäden auf englischer Seite und ein Beweis schneidigen Angriffsgeistes auf italienischer. Die andauernde Bombardierung von Alexandria und Gibraltar sorgte dann dafür, daß die Kampfbereitschaft der getroffenen Schiffe nicht so bald wiederhergestellt werden konnte.

Die Erwartungen, die an die Mitwirkung der Luftwaffe im Gefecht geknüpft waren, fanden sich hier bestätigt, wenn auch nicht übertroffen. Die Versenkung eines Schlachtschiffes durch Luftbombe war bisher nicht gelungen. Dagegen konnte und kann immer bei Bombentreffern mit schweren äußeren Beschädigungen gerechnet werden. Flugzeugträger werden wohl meist für ihren Zweck mindestens vorübergehend unbrauchbar.

Die weitere Aufklärungstätigkeit der italienischen Flotte führte am 19. Juli zu einem Kreuzergefecht mit ungleichen Kräften, wobei „Bartolomeo Colleoni" durch „Sydney" außer Gefecht gesetzt wurde und sank. Am 24. Juli konnten italienische U-Boote einen australischen Zerstörer und ein U-Boot versenken, am 28. Juli italienische Bomber einen Zerstörer. Im westlichen Mittelmeer wurden am 15. Juli ein feindlicher Zerstörer und ein U-Boot versenkt. Ein neuer Vorstoß der Gibraltar-Gruppe von zwei Schlachtschiffen, zwei Flugzeugträgern und leichten Schiffen wurde am 1. August südlich der Balearen wieder durch Luftangriff mit Treffern zum Stehen gebracht.

Bis Anfang September waren somit eine Anzahl wertvoller britischer Schiffe schwer beschädigt, mehrere leichte Kriegsschiffe versenkt, die wichtigsten Stützpunkte erschüttert, die Aufgaben der Defensive voll erreicht. Die Wirkung der italienischen Waffen war ferner an der Stillegung der umfangreichen Levanteschiffahrt im englischen Dienste abzulesen. Zur Verstärkung sah sich England genötigt, Schiffe

der Chinastation zurückzuziehen und seine Stellung dort weiter zu schwächen. Die Luftwaffe hatte sich auch hier als das Mittel bewährt, einer schwächeren Seemacht im beschränkten Seegebiet zur Überlegenheit zu verhelfen, ganz wie erwartet.

Der See- und Handelskrieg im Sommer 1940

Sommer 1940

Mit Beendigung des englischen Rückzugs aus Norwegen und der großen Operation in Frankreich hatte das Reich eine starke Angriffsstellung gewonnen, die entsprechend ausgenützt wurde. Zunächst allerdings mußte der starken Unterseebootsdrohung in der Nordsee und auf den Nachschubwegen nach Norwegen entgegengetreten werden, woran sich neben den Schnellbooten, Zerstörern, U-Boots-Jagdflottillen u. a. auch Bordflugzeuge des Arado-196-Typs auf den großen Schiffen mit Erfolg beteiligten. Die vor Norwegen operierenden deutschen Streitkräfte hatten wiederholt mit U-Boots- und auch Bombenangriffen von Trägerflugzeugen zu tun. Dabei erlitt der Gegner Verluste und sah gleichzeitig sein Material für einen strategisch unfruchtbar gewordenen Zweck abgenutzt. In Übersee wirkten Hilfskreuzer im Handelskrieg, sandten mehrfach gute Prisen heim und zwangen andauernd dem Feinde verstärkten Geleitschutz und die Abzweigung von Jagdstreitkräften auf, Maßnahmen, die ihm bei seinem verminderten Flottenbestand nicht leicht fielen. Nach seinen Meldungen traten Verluste durch Minen bis in den Indischen Ozean und vor Australien ein.

Am Kanal und vor den französischen Atlantikhäfen entfaltete sich nun eine lebhafte Tätigkeit der dorthin verlegten U-Boots- und Schnellbootsverbände, denen Minensuch- und Räumflottillen zur Reinigung der Gewässer zur Seite standen. In den flandrischen und atlantischen Westhäfen begann die Wiederaufbauarbeit nach den umfangreichen Zerstörungen an Schleusen, Werften und Anlagen aller Art, vom Gegner mit Mißtrauen und mit Invasionsbesorgnis verfolgt und nach Kräften gestört. Die deutsche Seeluftwaffe setzte die Sperrung der feindlichen Häfen mit Minen fort und trug das ihrige zur gesteigerten Einschnürung des Gegners bei. Auch die U-Boots-Waffe konnte ihre Tätigkeit auf Grund der gewonnenen vorteilhaften strategischen Stellungen neu verstärken. Sie hatte bis zum 8. Juli 1920439 BRT. versenkt, darunter neu die Hilfskreuzer „Carinthia" (20277 BRT.), „Andania" (14000 BRT.) und „Scotstown" (17000 BRT.). Durch andere Seekriegsmittel sanken 1362461 BRT., durch Bomben der Luftwaffe 1046313 BRT., damit seit Kriegsbeginn 4329213 BRT. feindlicher oder dem Feinde verfügbarer Tonnage. Dazu kamen über 300 durch die Luftwaffe beschädigter, zum Teil unbrauchbar gemachter Schiffe.

Im Juli vermehrte der Feind seine Lufttätigkeit auch gegen Häfen, Stützpunkte und Einheiten der Kriegsmarine ohne besondere Erfolge und unter Verlusten. Die Flakartillerie eines Schlachtschiffes schoß dabei allein 6 Flugzeuge ab. An feindlichen Kriegs- und Handelsschiffen wurden durch Luftstreitkräfte beschädigt bzw. vernichtet 1 Kreuzer von 10000 t, 1 Kreuzer von 7000 t, 3 Vorpostenboote, 2 Bewacher, 110 Handels- und Transportschiffe, darunter solche von 10000 und

30000 BRT., 2 Tanker u. a. Am 9. Juli wurden 12 Bristol-Blenheim-Bomber vor Stavanger-Sola abgeschossen.

In diese Zeit fiel der Zugriff der englischen Flotte auf die in den Häfen von Alexandria, Portsmouth u. a. liegenden teilweise in Abrüstung begriffenen französischen Kriegsschiffe und Ultimatum und Überfall auf die Flottenteile im Hafen von Mers el Kebir (bei Oran), dem unter anderen die Schlachtschiffe „Bretagne", „Provence" und „Dunkerque" zum Opfer fielen, während „Strasbourg" mit anderen nach Toulon entkommen konnte. Das halbfertige Schlachtschiff „Richelieu" wurde in Dakar durch Sprengung von den Engländern unbrauchbar gemacht. Von einer Nutzbarmachung der ergriffenen Schiffe für die britische Kriegführung konnte dabei nicht viel erwartet werden, da es außer bei kleineren Fahrzeugen kaum möglich ist, Schiffsbesatzungen an ihnen völlig fremde Konstruktionen bis zur Gefechtsbereitschaft zu gewöhnen, ganz abgesehen von der Abhängigkeit solcher Schiffe von ihren eigenen Werften, Reparaturstellen, Munitionsdepots usw., die durch nichts ersetzt werden können. Kriegsgeschichtlich war zu dem Akt nur zu sagen, daß er die historische Linie wiederherstellte, in der Frankreich nun zum dritten Male seine Seemacht durch englische Einwirkung verlor, nachdem sie allerdings strategisch bereits über Land lahmgelegt und entwaffnet war. Die Ankündigung, daß die erbeuteten Schiffe unter Doppelflagge oder französischer Phantasieflagge fahren würden, beantwortete das Reich mit der Vogelfreierklärung solcher Schiffe. Der nach England geflüchtete französische General de Gaulle wurde von der Regierung Pétain in Vichy degradiert und zum Tode verurteilt.

Der Kleinkrieg am Kanal und um England nahm inzwischen seinen Fortgang. Mit der Besetzung der Kanalinseln und von Ouessant waren weiter vorgeschobene Stellungen gesichert. Der Luftkrieg gegen Englands Häfen setzte mit langsam sich steigernder Gewalt ein und hatte bald Dover, Portland, Portsmouth, aber auch Bristol, Pembroke und Cardiff an der Westküste in seinen Bereich gezogen. Darüber hinaus wurden Häfen und Rüstungswerke, Öl- und Warenlager getroffen und auch Häfen der Ostküste regelmäßig bedacht. In diesen Krieg der Zermürbung fielen zahlreiche Episoden hervorragender Tapferkeit seitens der Sicherungs- und Kleinkampffahrzeuge. Wiederholt griffen unsere Schnellboote feindliche Geleitzüge nach der Themse an, die trotz aller Gefahren wegen der unentbehrlichen Versorgung Londons bei günstiger Unsichtigkeit und Nacht immer noch diesen Weg verfolgten. Hierbei wurden mehrfach Dampfer aus dem Geleit herausgeschossen und Zerstörer der Bewachung torpediert. Die Wahrnehmung, daß auch hier die Bedeckung immer schwächer wurde, ließ die Spannung verstehen, mit der die Abgabe von alten Zerstörern der amerikanischen Marine erwartet wurde.

Aus den gleichmäßig verlaufenden Kampfhandlungen dieser Wochen hebt sich heraus: Am 2. August fand ein Gefecht eines deutschen Hilfskreuzers mit dem britischen Hilfskreuzer „Alcantara" im westlichen Atlantik statt, nach dem das englische Schiff ziemlich schwer beschädigt den Hafen von Rio anlaufen mußte. Der deutsche Hilfskreuzer setzte seinen Weg fort. Am 6. August erging ein neuer Sammelbericht des Oberkommandos der Wehrmacht über die erfolgten Schiffsversenkungen. Danach waren vom 9. bis 31. Juli neu versenkt: durch U-Boote

344174 BRT., durch Überwasserstreitkräfte 98500 BRT., ohne die Verluste durch Minen und sonstige Kriegsunfälle zu rechnen. Ferner versenkt durch die Luftwaffe: an Kriegsschiffen 21650 t, an Handelsschiffen 215000 BRT., beschädigt 32000 t Kriegsschiffe und 328000 BRT. Handelsschiffe. Mit den Verlusten der ersten Juliwoche belief sich der Totalverlust des Monats damit auf 878674 BRT. oder 38000 mehr als im Rekordmonat 1917.

Das Lagebild mit Ende Juli zeigte somit eine fühlbare Verengung der englischen Stellung, so daß bei aller Gegenpropaganda der britische Schiffahrtsminister Croß schweren Tonnagemangel zugab und Aufkäufer von neuem nach Amerika gingen, um für jeden Preis Schiffe zu kaufen, darunter noch ausrangierte Beutefahrzeuge aus dem Weltkrieg, die seitdem unbenützt gelegen hatten. Ebenso war die Ernährung erschwert, die Zufuhr von Europa fast völlig abgeschnitten, der Mittelweerweg kaum noch passierbar, die Offensive überall in der Hand der Achsenmächte. Die Luftschlacht um England entbrannte mit dem 7. August.

Auf diese Verengung seiner Lage antwortete England am 14. August mit der „Blockade Europas" einschließlich aller von Deutschland besetzten Länder, des unbesetzten Frankreichs und auch Spaniens und Portugals. Deutschland erwiderte darauf mit der totalen Blockade Englands und gab ein geographisch begrenztes Sperrgebiet bekannt, dessen Befahren ein jedes Handelsschiff der Versenkung durch Mine, Torpedo und Bombe aussetze. Im April 1941 wurde das Gebiet über Island hinaus bis an die Küste Grönlands ausgedehnt. Zugleich wurde den Neutralen deutlich gemacht, daß die Benutzung von englischen Geleitscheinen (Navicerts) und Ursprungszeugnissen einem Vorschub des Feindes gleichzusetzen sei. Die Luftwaffe fing an, über England und Irland hinaus in das dortige Sperrgebiet vorzustoßen und im Handelskrieg einzugreifen. Die schon Ende Juli erfolgte Sperrung des Südausgangs der Irischen See, also des St.-Georgs- und Bristol-Kanals für die Handelsschiffahrt (mit Ausnahme schmaler Passagen unter der Küste) hatte jetzt den gesamten Westverkehr vor dem irischen Nordkanal zusammengedrängt.

Mit Ende August waren die Häfen der Süd- und Südostküste kaum noch benutzbar, von den Bewohnern größtenteils geräumt, wiederholt gesperrt. Eine 30 km breite Sicherungszone wurde gegen die Invasion errichtet und für den Zutritt verboten.

Am 1. September konnte der Rückblick auf das erste Jahr des See- und Handelskriegs die unerschütterte Blockadefestigkeit der deutschen Stellung, eine höchlich verschärfte Gegenblockade, ununterbrochene Verminderung des England verfügbaren Schiffsraumes um rund 5,6 Mill. BRT. und eine zunehmende Verengung seiner Zufuhren an Rohstoffen und Lebensmitteln feststellen. Verbunden war damit die Aussicht auf baldigen Zuwachs an für diesen Krieg geeigneten Kampfmitteln und die schwere Erschütterung des britischen Inselraumes, an dem sich nunmehr auch die an der Kanalküste befindliche schwere Artillerie beteiligte. Auch gegen die Schiffahrt griffen diese Geschütze mit Erfolg ein. Das erste Artillerieduell in der Geschichte zwischen der englischen und französischen Küste hatte begonnen. Täglich wurden Minen vor die englischen Südost- und Osthäfen gelegt.

Herbst 1940 Am 5. September bezeichnete der Führer von neuem als Ziel dieses Krieges die Befreiung des Kontinents von englischer Kontrolle, Willkür, Einmischung und Beherrschung. „Deutschland wird so lange kämpfen, bis England niederbricht."

Mit dem 8. September übernahm Reichsmarschall Göring persönlich die Leitung der Aktionen der Luftwaffe gegen England. Fortgesetzte schwere Erschütterung und Zerstörung der Docks und Hafenanlagen der Südhäfen, Londons, Cardiffs, Bristols, Liverpools und anderer Westhäfen bis Glasgow hinauf setzte mit ungeheurer Gewalt ein, ohne die Osthäfen zu vergessen.

In Nordafrika begann neben Fortsetzung der Bombardements auf alle Häfen und Bekämpfung des restlichen Schiffsverkehrs und der in See angetroffenen Kriegsschiffe am 15. September der italienische Vormarsch über die Grenze der Cyrenaica nach Ägypten. In siegreichem Anlauf wurden bis zum 18. September die beiden ersten Stellungen von Sollum und Sidi Barani genommen, wobei englische Seestreitkräfte, die sich einzumischen versuchten, durch die Luftwaffe abgeschlagen und beschädigt wurden. Ein neuer Überfall englischer Streitkräfte auf Dakar und dorthin entsandte französische Kreuzer und Zerstörer erfolgte am 23. September, im Zuge des Bestrebens, die französischen Kolonien zum Abfall zu bringen und zu besetzen. Er wurde mit namhaften englischen Verlusten abgeschlagen.

Der am 27. September 1940 abgeschlossene Dreimächtepakt Deutschland—Italien—Japan, in dem die Unterzeichner sich gegenseitig Anerkennung für die politische Neuordnung in Ostasien und Europa gewähren und für den Fall des Angriffs seitens einer bisher am Kriege nicht beteiligten Macht volle Unterstützung zusagen, vollendete die politische Gruppierung der Mächte in diesem Befreiungskrieg gegen die bisherige angemaßte Weltherrschaft.

Der Krieg von Herbst 1940 bis Herbst 1942

Kurzer Überblick

Der Beginn des zweiten Kriegsjahres sah Deutschland für die „Schlacht im Atlantik" im Besitz der wichtigen Flankenstellungen im Norden und Süden Englands, die die Entfaltung eines noch intensiveren Luft- und Blockadekriegs gestatteten, bei gleichzeitig uneinnehmbarer Befestigung der Seefronten. Im Mittelmeer war Italien durch die Stillegung der französischen Seemacht entlastet und konnte seine Kräfte auf die Sperrung der Straße von Sizilien gegen britischen Transport und Nachschubverkehr, die Bekämpfung der feindlichen Stützpunkte und die Sicherung der eigenen Transporte Sizilien—Tripolis vereinigen. Das Verhältnis des Reichs zu Sowjetrußland stand noch im Zeichen der Verträge vom August 1939, wenn auch schon manche Anzeichen gegen die Aufrichtigkeit und Dauer der sowjetischen Haltung sprachen. In Ostasien wuchs die Spannung zwischen den USA. und Japan mit der Ausfuhrsperre von Schrotteisen und Flugzeugbenzin, die sich allmählich zu einem umfassenden Embargo steigerte. Die weitblickende Politik Japans sah wohl schon um diese Zeit den Krieg für unvermeidlich an und sorgte durch eine Vereinbarung mit Indochina vom 22. September 1940 zunächst für einen verbesserten Aufmarsch

gegen die Burmastraße, auf der Tschiang-Kaishek namhafte Zufuhren erhielt und einen Güteraustausch bewirken konnte.

Im Handelskrieg verlor England bis Ende Dezember 1940 allein in den letzten sechs Monaten 3,9 Mill. BRT. durch eine Reihe katastrophaler Schläge der U-Boote und Luftwaffe gegen die Geleitzüge, wie die 327000 BRT. vom 18. und 19. Oktober oder die 160000 BRT. vom 3. Dezember, an denen U-Boote und Hilfskreuzer beteiligt waren. Ferner gingen im gleichen Zeitraum verloren 190000 t britische Kriegsschiffe gegen einen eigenen Verlust von 3 Torpedobooten, 5 Minensuchbooten, 8 U-Booten und 12 kleineren Fahrzeugen. Italien berechnete die bisherigen englischen Verluste auf 1 Schlachtschiff, 2 Flugzeugträger, 8 Kreuzer, 39 Zerstörer, 33 U-Boote, 9 Hilfskreuzer und 9 sonstige Fahrzeuge, zusammen 394000 t oder rund 26 v. H. des Anfangsbestandes von 1,5 Mill. t.

Im Mittelmeer hatte die Verständigung Englands mit Griechenland bedrohliche Formen angenommen, so daß Italien nach kurzem Ultimatum am 28. Oktober einmarschierte. England landete Truppen auf Kreta und eröffnete Luftangriffe gegen Italien, die am 13. November in Tarent zur Außergefechtsetzung von drei italienischen Schlachtschiffen führte. Die gleichzeitige Beanspruchung der italienischen Kräfte in Albanien und Nordafrika stellte hohe Anforderungen, so daß ein Rückzug in Libyen notwendig wurde und wertvolle Stützpunkte für den Luftkrieg verloren gingen. — Der französische Emigrantenführer de Gaulle erzwang eine Landung in Libreville (Äquatorial-Afrika), um von dort aus das französische Kolonialreich aufzuwiegeln und für weitreichende Blockadepläne Roosevelts, der immer enger mit England zusammenging, die Vorbedingungen zu schaffen. Am 23. Dezember machte die Politik Japans in Südostasien einen weiteren Schritt vorwärts in Gestalt eines Freundschaftsvertrags mit Thailand, das gleichzeitig von England und USA. heftig umworben wurde. Die USA. verstärkten ihre Seemacht bei den Philippinen und die Besatzung auf 20000 Mann, neben den philippinischen Regulären und Milizen.

Das Jahr 1941

An bedeutenden Ereignissen hebt sich heraus: Die Kriegsschiffe in Übersee meldeten im Januar und Februar immer steigende Versenkungsziffern, ein Kreuzer vernichtete am 13. Februar westlich Portugal 82000 BRT. im Geleitzug, bis zum 14. Februar hatten Überwasserschiffe 670000 BRT. versenkt, mehr als alle Kreuzer und Hilfskreuzer im Weltkriege. Bis zum 12. März waren 9,2 Mill. BRT. versenkt, davon durch die Kriegsmarine 7 Millionen, durch die Luftwaffe der Rest. Schnellboote im Kanal hatten gleichfalls große Erfolge, und die Schlachtschiffe „Scharnhorst" und „Gneisenau" unter Führung des Flottenchefs Admiral Lütjens konnten 22 Schiffe mit 116000 BRT. versenkt melden, dazu U-Boote an einen stark gesicherten Geleitzug heranführen, die weitere 53000 BRT. herausschossen. England sah sich genötigt, alle Streitkräfte zur Abwehr im Handelskrieg einzusetzen, die Luftwaffe zerschlug unaufhörlich seine Häfen und Rüstungswerke. — Im Mittelmeer brachte die Entsendung deutscher Luftgeschwader und anschließend deutscher Truppen starke Entlastung für Italien auf See und im Wüstenkrieg, die

Verbindung Gibraltar—Alexandria wurde zeitweise unterbrochen, und der englische Angriff rollte bis an die Grenze Ägyptens zurück. Das Schwergewicht der Kämpfe wandte sich nun dem Balkan zu, Jugoslawien und Griechenland wurden im Blitzfeldzug vom 6. April bis Ende April besetzt, am 20. Mai Kreta erobert und damit das östliche Mittelmeer gewonnen. Bulgarien und Rumänien traten auf die Seite der Achse. Am 27. Mai traf uns der Verlust des Schlachtschiffs „Bismarck" im Kampfe gegen starke Übermacht nach härtestem Widerstand und Versenkung der „Hood", aber die Versenkungen stiegen auf 11,7 Mill. BRT., und England verlor im Verlauf der Kämpfe im Mittelmeer 12 Kreuzer, 12 Zerstörer, 2 U-Boote und 7 Schnellboote, andere Schiffe wurden schwer beschädigt. Im Orient erhob sich durch Überrennung des Irak und anschließend Irans eine neue Front zum Schutze der Kanalstellung und des arabischen Glacis. Indochina und Thailand führten einen kurzen Krieg und schlossen unter Vermittlung Japans am 9. Mai Frieden, der Thailand verlorene Gebiete am Mekongfluß zurückgab.

Sowjetrußland deckte vorzeitig seine Karten auf, indem es kurz vor Ausbruch des Balkankrieges mit dem vertragsbrüchigen und von England verführten Jugoslawien einen Freundschaftsvertrag schloß. Am 22. Juni begann der Krieg im Osten.

England meldete am 13. Juni als bisher verloren: 2 Schlachtschiffe, 2 Flugzeugträger, 8 Kreuzer, 48 Zerstörer, 4 Geleitschiffe, 5 Wachfahrzeuge, 5 Minensucher, 7 Fischdampfer, 20 Hilfskreuzer, 113 Minensuchboote und U-Boots-Jäger, 3 Patrouillenboote, 4 Vorpostenboote, 2 Lazarettschiffe, 24 Hilfsschiffe. Unvollständig, wie die Liste war, sollte noch manches dazukommen, unter anderem der Monitor „Terror", 3 Kreuzer Ende September, weitere Kreuzer und der Flugzeugträger „Royal Ark", Kreuzer „Dunedin" und dann vor allem die Schlachtschiffe „Prince of Wales" und „Repulse" am 10. Dezember, Tag des japanischen Siegs über die Streitkräfte in Singapur bzw. der Bucht von Thailand. Noch zerschmetternder traf der japanische Angriff die USA.-Flotte in Pearl Harbor auf Hawaii am 8. Dezember 6 Uhr Japanzeit, Sonntag, 7. Dezember, 7 Uhr 55 Hawaiizeit.

Rückblick zur Jahreswende 1941/42

Die Dezemberereignisse in Ostasien brachten eine „Kriegsausweitung" mit sich, wie sie weder England vorschwebte, als es seine Angriffsschwerpunkte nach Nordafrika und zum Nahen Orient verlegte, noch dem Präsident Roosevelt, als er neben der Unterstützung Englands, Sowjetrußlands, Tschunkings, Niederländisch-Indiens usw. mit Kriegslieferungen so beiläufig die Hand nach den tropischen Rohstoffen und Mineralien Südostasiens ausstreckte und durch Hinhalten Japans Zeit für die vollständige Aufrüstung zu gewinnen hoffte. Das Jahr schloß mit schweren Rückschlägen für unsere Feinde.

Wir fassen zusammen. Der Kampf gegen die feindliche Versorgungsschiffahrt hatte bis Ende des Jahres 1941 eine Versenkungsziffer von rund 15 Mill. BRT. erreicht, und etwa 14 Mill. BRT. standen noch für die englische Versorgung zur Verfügung. Unter Berücksichtigung der verlangsamten Rundreisen, die durch zahlreiche Hemmungsfaktoren wie den Geleitzugzwang, die Verstopfung

der Häfen, Einstellung langsamerer Schiffe, ihre tiefere Beladung u. a. bedingt sind, erschien die englische Versorgung damit auf einen ähnlichen, eben noch ausreichenden Stand herabgedrückt wie um die Jahreswende 1917/18. Der Besitz der strategischen Stützpunkte an der europäischen Seefront, der sofortige Einsatz des Handelskrieges, die schnelle Vermehrung der U-Boote, das tatkräftige Mitwirken der Überwasserseestreitkräfte und vor allem der Luftwaffe hatten zu dem schnelleren Ergebnis beigetragen. Dieser Kampf ist schwer und zähe und erfordert, wie jeder See- und Blockadekrieg, seine Zeit. Dem Einsatz deutscher Kampfmittel stellte der Gegner planmäßige Umlenkung, schärfere Abwehr und weitreichende Luftbewachung entgegen, jedoch war auch die Zahl der deutschen U-Boote ständig im Steigen. Völlig mißlangen alle Versuche, die westlichen Einsatzhäfen durch Verminung und Bombenangriffe unbenutzbar zu machen, da bombensichere Unterbringung, Luftabwehr und Hafenschutz die Bereitschaft der U-Boote ständig sicherten. Mit Wiedereinsetzen wirksamer eigener Luftaufklärung, war anzunehmen, würde das Auffinden der Geleitzüge und der Angriff auf sie in gelenkten Gruppen die Erfolge wieder steigern. Fest stand, daß der Schiffsneubau Englands und Amerikas selbst mit den verringerten Versenkungsziffern der letzten Monate nicht Schritt halten konnte. Von Überwasserseestreitkräften betätigten sich im Jahre 1941 besonders wirksam die Schlachtschiffe „Scharnhorst" und „Gneisenau" im März, ferner Schwerer Kreuzer „Admiral Scheer" und eine Reihe von Hilfskreuzern, von denen „Pinguin" leider Ende Juni im Indischen Ozean im Kampf gegen Kreuzer „Cornwall" verloren ging, nachdem er 200000 BRT. teils vernichtet, teils als Beute heimgeschickt hatte. Ihm folgte nach gleichfalls erfolgreicher Handelskriegsführung „Cormoran", dem es gelang, seinen Gegner, Kreuzer „Sydney", im Kampf zu vernichten. Am Kanal hatten Schnellboote in oft wiederholten Angriffen gleichfalls schöne Erfolge, und Vorpostenboote und Marineartillerie beteiligten sich mit bestem Ergebnis am Abschuß feindlicher Flugzeuge, während die Minensuchverbände für Minenfreiheit der Seewege und Geleitzüge sorgten. Der Verlust der „Bismarck" am 27. Mai bei Island, wobei sich die große Gefechtsstärke des Schiffes zeigte, mußte in Kauf genommen werden. Die Beteiligung Japans am Handelskrieg im Stillen Ozean verstärkte den Abgang feindlichen Schiffsraums schon in der ersten Woche um 350000 BRT. Ein besonderes Kapitel war die Eroberung der baltischen Küsten. Mit der Kriegseröffnung gegen Sowjetrußland war der Marine die Aufgabe gestellt, die im Verlauf des Vorjahres in sowjetrussische Hände gelangten Stützpunkte von Reval bis Libau dem Feind abzunehmen, die Häfen für eigene Zwecke einzurichten und für den Nachschub des Heeres und späteren Großschiffsverkehr bereitzustellen. Während Landmarineteile im Verbande des Heeres für die Eroberung von Libau und Windau, Riga, Pernau, Werder und Reval in teilweise schweren Gefechten eingesetzt wurden, hatten Minensuchverbände den Küstenweg freizumachen und konnten unter ständigen Kämpfen mit Zerstörern, Schnellbooten und Flugzeugen ihre Arbeit so vorwärtstreiben, daß die Überführung einer Transportflotte für die Eroberung der baltischen Inseln erst nach Riga, dann nach Pernau und Werder stattfinden konnte. Bei der Erstürmung der Inseln wirkten Marinestoßtrupps und Schiffe mit, letztere durch Beschießung der feindlichen Stellungen und mehrfache Scheinlandungen,

während die Transportflotte für sichere Überfahrt der Truppen diente und die große Transportleistung von 732000 BRT. vollbrachte. In der Finnischen Bucht hatten Minenschiffe, Räum- und Schnellboote inzwischen breite Minenfelder ausgelegt, auf denen ein großer Teil der aus Baltischport und Reval flüchtenden Kriegsschiffe und Transporter untergingen oder schwer beschädigt wurden. Ähnliches wiederholte sich nach der Räumung von Hangö, wobei zwei Vorpostenboote den 12000-BRT.-Transporter „Josef Stalin" mit 6000 Gefangenen in Schlepp einbrachten. Das Ende der Operationen war Ende November mit Erstürmung der Insel Osmussare (Odensholm) durch Marinestoßtrupps erreicht, während der Rest der Sowjetflotte, in der Bucht von Kronstadt eingeschlossen, seinem Ende entgegensah.

Im Mittelmeer hatte die Eroberung Griechenlands mit Kreta, bei der ebenfalls Abteilungen der Kriegsmarine für die Bereitstellung von Fahrzeugmaterial zu sorgen hatten, die strategische Lage wesentlich verbessert. War der britische Feldzug in Nordafrika schon durch die Abgabe von Heeresteilen belastet worden, als gerade die deutsch-italienischen Afrikakorps im siegreichen Vormarsch begriffen waren, so hatten die Kämpfe um Kreta starke Verluste an Kriegs- und Transportschiffen zur Folge. Die feindliche Angriffsbasis wurde auf Alexandrien und Zypern zurückgeworfen und die deutsch-italienische bis Kreta vorgeschoben, womit sich jetzt drei Luftangriffslinien — von Rhodos, Kreta und Benghasi — gegen Alexandrien und den Suezkanal eröffneten. Die Folge waren derartige Störungen im östlichen Seegebiet, daß der Verkehr fast ganz zum Erliegen kam und alle Zufuhr zur Orientarmee, die an der Front des Irak und im Iran nunmehr aufgebaut wurde, und für Nordafrika am Roten Meer gelöscht werden mußte. Der Nachschub über das Mittelmeer, der nur noch in selteneren, stärkstens gesicherten Transporten gewagt werden konnte, kam nach einigen gelungenen italienischen Angriffen mit Torpedoflugzeugen, wie am 20. Juli und Ende September, bei denen die Geleitzüge zersprengt und mehrere Kreuzer versenkt, Schlachtschiffe und andere Kriegsschiffe torpediert und beschädigt wurden, gleichfalls zum Stehen. Im übrigen ging der weitere Kampf in diesem Seegebiet um die gegenseitige Störung des Nachschubs nach Libyen bzw. nach Tobruk. Sehr stark trat hierbei immer noch die Insel Malta als Stützpunkt in Erscheinung, deren Niederkämpfung trotz vieler Hundert Bombenangriffe nicht gelungen war. Gute Entlastung brachte das Eindringen deutscher U-Boote in das Mittelmeer, die am 14. November den Flugzeugträger „Ark Royal" versenkten und Schlachtschiff „Malaya" torpedierten. Am 23. November wurde „Barham" versenkt. — Das Ägäische Meer war dem Gegner jetzt entzogen und damit die Aussicht, auf dem Wege über die Meerengen Sowjetrußland am Schwarzen Meer zu Hilfe zu kommen. Dort wurden durch die Kriegsmarine gleichfalls eroberte Häfen und Werften, vor allem Nikolajew, in Bereitschaft gesetzt und im Verein mit der rumänischen Marine Minensperren ausgelegt und Nachschubtransporte organisiert. Die sowjetrussische Flotte sah sich in die östliche Meereshälfte gedrängt, behielt jedoch einstweilen eine gewisse Bewegungsfreiheit, mit der zu rechnen war.

Bei der für Sowjetrußland immer ungünstiger werdenden Kriegslage steigerte

sich in den Feindländern der Ruf nach einer Entlastungsoffensive im Westen. Die englische Regierung mußte dem entgegentreten und nachweisen, daß es unmöglich sei, ein solches Unternehmen mit Aussicht auf Erfolg zu beginnen und den dazu notwendigen Schiffsraum aufzubringen. Für die immer höher steigenden Ansprüche der Orient- und nordafrikanischen Armeen mußten die USA. mit Schiffen einspringen, während gleichzeitig Zufuhren für Sowjetrußland über Archangelsk geleitet wurden. Nachdem dieses für den Winter durch Eis geschlossen und Wladiwostok nicht mehr benutzbar ist, ließen diese nach und war Sowjetrußland auf eigene Bestände und Produktion angewiesen, soweit nicht einiges wenige über die Iranbahn und das Kaspische Meer herangebracht werden konnte.

Der Ausbruch des Krieges in Ostasien und das feierliche Zusatzbündnis der drei Mächte, die diesen Krieg um eine Neuordnung der Welt und um ihren Lebensraum führen und von denen auch Deutschland und Italien am 11. Dezember den Kriegszustand mit den USA. erklären, gab der Gesamtlage eine tief eindrucksvolle Wendung. Großartig in der Planung wie in der Geheimhaltung, richteten sich die japanischen Schläge ebenso gegen die entscheidenden Angriffspositionen der Gegner wie auf das Rohstoff- und Ergänzungsgebiet in Südostasien, in dem man das materielle Kampfobjekt zu erblicken hat. Die amerikanische Kriegspolitik war auf die Abschnürung Japans vom Reis Hinterindiens, dem Öl des Sundagebiets, dem Zinn und Kautschuk Hinterindiens gerichtet, auf die Unterstützung Tschunkings und damit die Erhaltung der Verträge von 1922, die Japan 1936 abgeschüttelt hat. Die Vernichtung Japans sollte durch diese Blockade im Süden, gestützt auf Singapore, die Philippinen und Hongkong und den Angriff über die Etappenroute Hawaii—Midway—Wake—Guam—Manila bewirkt werden, und zwar sobald die amerikanische Aufrüstung weitere Fortschritte gemacht hatte. England steuerte dazu die Entsendung von Schlachtschiffen nach Singapore bei, zugleich um am Orte in repräsentativer Stärke vertreten zu sein. Indem Japan die amerikanischen Stützpunkte angriff, besetzte oder zerschlug, wurde wieder die mächtige Lücke von 4760 Seemeilen zwischen Hawaii und Manila aufgerissen, deren Unterteilung gerade der Zweck jener Stützpunkte gewesen war. Damit wurde das Überqueren dieser Strecke mit Flottenmacht, Troß und Nachschub wieder mit allem Risiko belastet, das die Nähe der japanischen Südseeinseln und Lauerstellungen mit sich bringt. Die gleichzeitige schwere Schwächung der amerikanischen Flotte durch die Verluste in Hawaii (4 Schlachtschiffe, 2 Kreuzer, 1 Zerstörer versenkt, 3 Schlachtschiffe und 2 Kreuzer schwer beschädigt, 9 Schiffe leichter) mußte den Rückschlag noch verstärken. Das Militärbündnis mit Indochina und Thailand und der Stoß gegen die Burmagrenze und Singapore nebst der Vernichtung der britischen schweren Streitkräfte führte tief ins Kraftzentrum der feindlichen Stellung im umstrittenen Gebiet und schuf die Grundlage für weitere bedeutende Erfolge, auch gegen Südchina. Mit Hongkong fiel am 26. Dezember der östliche Eckpfeiler des britischen Weltreichs und des Schutzdreiecks über das Sundagebiet. Borneos Ölquellen waren teilweise in japanischer Hand, ebenso das Kautschuk- und Zinngebiet Hinterindiens, Penang war geräumt, der Angriff näherte sich Singapur, Burma war bedroht, Gärung in Burma und Indien, die Philippinen standen vor dem Fall.

Die Rückwirkung dieser Ereignisse wurde namentlich in England sogleich mit Besorgnis darin gesehen, daß nunmehr die wirksame Beteiligung der USA. an der „Schlacht im Atlantik" ebenso in Frage gestellt schien wie die Kriegslieferungen an England, Südchina und Sowjetrußland und die Nachschubtransporte zum Roten Meer und Persischen Golf oder die weitere Heranziehung der südlichen Dominien zur Kriegsbeteiligung an entlegener Stelle. Für fast alle feindlichen Fronten ergab sich daraus eine fühlbare zusätzliche Belastung.

Bis Oktober 1942

Mit dem offenen Kriegseintritt der USA. steigerte sich die Schlacht im Atlantik zu einem großen Erfolge, während das verbündete Japan durch seine zerschmetternden Schläge gegen die amerikanischen Stützpunkte und die in Ostasien kämpfenden verbündeten Flottenteile die Kraft der Gegner zersplitterte und durch Wegnahme ihrer Rohstoffgebiete von den Philippinen bis nach Burma und den Sunda-Inseln ihre Kriegswirtschaft unter fühlbaren Druck setzte. Der einzige feindliche Versuch einer Gegenoffensive durch Besetzung der äußeren Salomo-Inseln (August 1942) blieb monatelang stecken und brachte starke Schiffsverluste in einer Reihe von Seeschlachten. Mit der zunehmenden Schwächung Sowjetrußlands durch die deutsche Sommer- und Herbstoffensive 1942 wuchs die Bedeutung der Seewege für den Nachschub, und ein Schwerpunkt des Seekrieges verlagerte sich nach der Nordmeerküste. Die mehrfachen Katastrophen der für Murmansk und Archangelsk bestimmten oder von dort zurückkehrenden Geleitzüge durch die Luftwaffe und deutschen Seestreitkräfte, besonders im Juli und September, taten dabei ihre Wirkung, und der Feind stellte fest: „Bei Charkow und Woronesch haben die deutschen U-Boote mitgekämpft!" So griffen Land- und Seekrieg eng ineinander, wie sich die japanischen Operationen in fernen Meeresteilen mit denen der Achse ergänzten. Die feindlichen Geleitzüge im Norden, von Neufundland über Grönland—Island bis an die Eisgrenze bei Spitzbergen und in weitem Bogen nach Osten geführt, vermochten diesen Schlägen nicht zu entgehen, und in vier großen Kämpfen gingen Massen von Kriegsmaterial mit den Schiffen Englands und Amerikas zugrunde. Diese Stellung am Nordmeer verdankte die Kriegsmarine dem Kriegszug nach Norwegen vom 9. April 1940 und ihrer Festsetzung am Nordatlantik, die ergänzt wurde durch die an der Kanal- und französischen Küste.

Die deutschen U-Boote besetzten jetzt das weite Jagdgebiet vom Nordmeer bis zur amerikanischen Küste, vor den Mündungen des St.-Lorenz-Stromes wie des Mississippi, im Golf von Mexiko und in der Karibischen See, vor Westafrika und bis hinab nach Kapstadt. Ihre Erfolge spiegelten sich wider in den Versenkungsziffern des Jahres 1942:

Januar	367000 BRT.	Juni	755300 BRT.
Februar	448400 „	Juli	613400 „
März	584000 „	August	667100 „
April	538800 „	September . . .	769200 „
Mai	767400 „	Oktober	730575 „

Mit Einrechnung der Erfolge der Luftwaffe war bis Ende September 1942 die Gesamtziffer von 21304900 BRT. versenkten Schiffsraumes erreicht, einschließlich der Erfolge der Verbündeten waren 24,5 Mill. BRT. versenkt, die für die Feinde verfügbare Welthandelsflotte auf die Hälfte ihres Bestandes herabgedrückt. Mit großer Kraft drückten diese Verluste auf die Möglichkeiten des Feindes, eine „Zweite Front" zu errichten, das heißt ein Millionenheer über die See zu führen und Deutschland und seine Verbündeten, die man durch die Blockade nicht besiegen kann, an Land anzugreifen und zu vernichten.

Viele kleine und große heldenhafte Leistungen aller Arten von Kriegsfahrzeugen füllen diese Zeit. Die schweren Streitkräfte, aus den nicht mehr luftsicheren Atlantikhäfen in nördliche Stützpunkte in glänzendem Kriegsmarsch durch den Kanal überführt, dienten nun zur kräftigen Bindung der feindlichen im Geleitzugdienst und erzwangen deren Abziehung von anderen Gefahrpunkten. Die leichten Streitkräfte am Kanal standen fast ununterbrochen am Feinde, im Vorpostendienst, in der Sicherung von Geleitzügen und Häfen, im kräftigen Vorstoß gegen feindliche Geleitzüge zur Themse. Der Wachsamkeit und Bereitschaft dieser Streitkräfte und der Landmarineteile, im Verein mit Luftwaffe und Heer, war das Abschlagen der Handstreiche auf Boulogne und St. Nazaire wie des großangelegten Invasionsversuchs auf Dieppe (20. August 1942) zu verdanken. Hier sollte die Bresche in die deutsche Verteidigung geschlagen und wahrscheinlich der Brückenkopf für die „Zweite Front" gebildet werden. Der Versuch mißlang vollständig.

Deutsche Hilfskreuzer und Handelsstörer hatten fast von Kriegsbeginn an alle Meere befahren, große Beute eingebracht oder versenkt. Im Indischen Ozean erbeutete „Pinguin" fast 200000 BRT., von denen ein Teil heimgesandt werden konnte, erlag jedoch im Gefecht dem britischen Kreuzer „Cornwall", um vom Hilfskreuzer „Cormoran" gerächt zu werden, der den Kreuzer „Sydney", einen viel stärkeren Gegner, versenkte. Zahlreiche wildbewegte Erlebnisse, die erst später dargestellt werden können, begleiteten diese ritterlichen Fahrten, die den Gegner immer wieder zur Teilung und höchsten Beanspruchung seiner Kräfte zwangen.

Bis zum Herbst 1942 hatte die Transportnot für den Gegner ein ernstes Maß erreicht. Die USA. sahen ihre Verbindungen mit den Ölhäfen Mittelamerikas, mit Südamerika und anderen Rohstoffgebieten in Frage gestellt und sich zu strengen Rationierungen in Benzin, Gummi und vielen Kriegsmaterialien genötigt. Ein Teil der geplanten Rüstungswerke mußte aus Mangel an Stahl und Rohstoffen gestrichen werden, man schlug den Bau großer Lufttransporter und selbst U-Frachter vor, um den U-Booten zu entgehen, und rühmte sich, auf dem Luftwege in acht Wochen die bescheidene Menge von 240 t solcher Rohstoffe herangeschafft zu haben. Auf der Überfahrt nach England und afrikanischen Häfen wurden sechs vollbeladene Truppentransporter versenkt und damit bewiesen, daß in diesem Kriege Millionentransporte nicht ungefährdet die See passieren können.

Im Mittelmeer hatte das Eingreifen der deutschen U-Boote die Lage gestärkt, die englische Flotte war stark geschwächt, der Krieg in Nordafrika konnte mit verbessertem Nachschub rechnen. Ein riskanter Versuch Englands, einen Geleitzug mit stärkster Sicherung von Gibraltar nach Malta oder Alexandria durchzubringen,

scheiterte mit dem Verlust des Flugzeugträgers „Eagle“ und zahlreicher Transporter und anderer Kriegsschiffe. Auch hier griff der Seekrieg kräftig in den Landkrieg ein, und im Schwarzen Meer half er nach dem Fall von Sewastopol, Kertsch und den nördlichen Kaukasushäfen den Nachschub für die Heere in der Ukraine und am Don, später zu den Kaukasushäfen sichern. Deutsche und italienische Schnellboote fügten der Sowjetflotte und ihren Transportern ernste Schäden zu, Minensuchverbände sicherten die Seewege.

Literatur

Marinearchiv, Der Krieg zur See. Berlin, Mittler & Sohn.
Meurer, Seekriegsgeschichte in Umrissen. Leipzig 1925.
Michelsen, U-Boot-Krieg 1914—1918. Leipzig 1925.
v. Manthey, Deutsche Marinegeschichte. Charlottenburg 1926.
H. Peter, Anfänge der brandenburgischen Marine. Berlin 1877.
L. Arenhold, Aus den Akten über den Verkauf der deutschen Flotte.
Schwebs, Die brandenburgische Marine im Seekriege 1676. Berlin 1907.
Koch, Geschichte der deutschen Marine. Berlin 1906.
Tersdorpf, Geschichte der Kaiserlich Deutschen Kriegsmarine. Kiel 1889.
Oncken, Das Deutsche Reich und die Vorgeschichte des Weltkrieges. Berlin 1933.
Nauticus, mehrere Jahrgänge.
Uplegger, Die englische Flottenpolitik vor dem Kriege.
Braun-Siegfeld, Weltgeschichte im Aufriß. Dresden 1930.
Admiral Bauer, Das Unterseeboot. Berlin 1931.
Lohmann, Denkwürdige Tage. Berlin 1928.
Hennig-Körholz, Geopolitik. Leipzig 1933.
Admiral Scheer, Deutschlands Hochseeflotte im Weltkriege.

Quellennachweis der Abbildungen

Zu den Abbildungen auf den Seiten 9, 19, 28, 31, 34, 37, 39, 45, 48, 49, 53, 56, 58, 62, 77, 87, 89, 91, 99, 104, 106, 110 und 123 wurden die Aufnahmen freundlicherweise vom Institut für Meereskunde, Reichsmarine-Sammlung in Berlin, zur Verfügung gestellt.

Seite 5, 38, 80 und 114 Aufnahmen vom Techno-Photographischen Archiv, Berlin.

Seite 93, 124, 139, 140, 145, 146, 162 Aufnahmen vom Verlag Scherl, Abteilung Bilderdienst, Berlin.

Seite 137 und Tafel vor dem Titel Aufnahmen von Hofphotograph Ferd. Urbahns, Kiel.

Die Karten auf den Seiten 156 und 158 wurden mit freundlicher Genehmigung des Verlages E. S. Mittler & Sohn, Berlin, dem Verlagswerk „Nauticus“ 1936 entnommen.

Die Karten auf den Seiten 169, 176 und 178 entstammen „Nauticus“ 1941.